DESICO

LA VITA DI DOMANI

NELLE TERRE ADRIATICHE REDENTE

MILANO
CASA EDITRICE RISORGIMENTO
— 1917 —

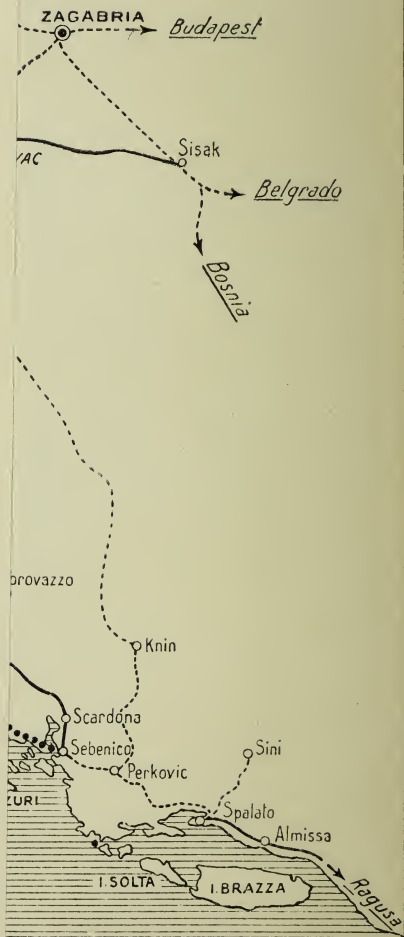
DELLO STESSO AUTORE:

Dall'affanno alla gioia. — Edizione Bemporad (esaurita).

La Visione di forza di un Popolo Latino (2.ª edizione del precedente volume - Casa Editrice Risorgimento).

Trieste Italica. — Edizione Cappelli.

« **Friuli** ». — Nel volume « *Dal Brennero alle Alpi Dinariche* ». - Edizione fuori commercio.

(Vedi Capitolo V)

DESICO

LA VITA DI DOMANI
NELLE
TERRE ADRIATICHE
.. REDENTE ..

MILANO
CASA EDITRICE RISORGIMENTO
— 1917 —

INTRODUZIONE

La recente storia delle terre nostre che hanno sofferto il duro malgoverno d'Austria è costretta da un pensiero solo, è guidata da una sola forza verso una meta che non sembra prossima, ma è sicura; è sorretta da una sola incommensurabile fede. Se noi la ricordiamo, se noi la rievochiamo negli infiniti libri ed opuscoli, questa storia di lotte friulane, di belle fortune triestine, di magnificenza leonina d'Istria; questa storia di Fiume e di Dalmazia, è tutta unisona e chiara nella sua purezza: Italia, Italia, Italia! Così la storia della vita politica, amministrativa, economica, sociale delle città,

dei borghi, della campagna ha la sua poesia solo in quel grido. Di fronte a tanta bellezza ideale, di fronte a così àlta generosità d'intenti ogni piccola cura della vita materiale, di quella vita che altrove sarebbe stata al centro dei pensieri umani scompare. L'anima creatrice degli individui, la posizione geografica, le energie delle folle lavorative perfette, le buone istituzioni sociali ed economiche erano basi di fortuna alle terre in lotta per l'italianità: ma non basi spirituali alla loro lotta politica.

La storia di domani, la vita dopo la redenzione sarà vita di lavoro e di fecondità. Le terre abbandonate, le città distrutte, i commerci inariditi, le fabbriche spente, la marina soffocata dalle dure necessità di guerra, le folle disperse dovranno risorgere, rianimarsi, riaffermarsi in breve termine più forti e febbrili.

Il sogno antico è stato di sacrifizio: ora, perchè dal sacrifizio grande quanto quello del Belgio, triste come quelli della Serbia e della Francia, le folle rinascano vive e capaci, occorre un regime di vita novella, degno dell'Italia libera ed una. Il sacrifizio della terra e della gente è magnifico: le città più valide del Friuli rotte

nell'ultima ira dell'Austriaco, le popolazioni ignoranti e ingannate costrette a seguire il nemico; costrette a vivere una violentata passione le folle migliori nei campi di concentramento, nei forti, nelle prigioni, nelle trincee stesse dell'Austria. La gioventù infrenabile di Trieste, dell'Istria, che non ha potuto morire per l'Italia, che non giunge bramosa dalla Russia, inquadrata nell'esercito nemico, morde il freno e attende; attende l'ora! Da tutta questa epopea che sublima la santità della guerra nostra vediamo sorgere una necessità urgente, un dovere senza limiti: è la storia di domani che occorre foggiare sin dalla sua prima ora nella forma più robusta, più pratica, più equanime e concorde.

Ieri potevamo sognare: ieri dimenticare gli errori, perdonare le male amministrazioni, compatire gli scatti antidemocratici, comprendere le individuali tirannie svolte onestamente, protette da uno scudo che voleva essere usbergo per tutta la gente nel nome italiano, nella fede italiana; potevamo ammettere i monopoli di un partito o di una fazione che imponeva concordia in nome della comune difesa, potevamo comprendere

che venisse tacciato di delitto di lesa italianità ogni irredento che viveva ed agiva all'infuori di quel dato partito che aveva assunto il nome di difensore della Nazione. La concordia della gente italica d'oltre golfo imponeva questa disciplina d'acciaio; forse un giorno il fine critico che non sa e non deve rivivere solo la storia ideale, penetrando negli angiporti di tutta la vita nostra, vedrà come dal sistema di difesa ideale, dalla poca materialità della dura difesa reale, dalla mancata o quasi difesa economica derivasse maggior danno alle terre nostre che non da certi aspetti delle folle ignare e inconsapevoli; precisamente con la cura e lo sviluppo delle funzioni economiche e sociali avremmo impedito che le folle incapaci di nudrirsi di ideali concetti, talvolta si affermassero italiane soltanto di lingua e di costume; le avremmo portate a sentirsi anche italiane nell'animo e italiane nella lotta.

Il movimento, supremamente intellettuale, dell'irredentismo, aveva bisogno di maggior popolarizzazione fra la gente che lavora nelle fucine e nei porti: fu l'errore dei partiti reggenti non saper scendere ogni qualvolta fosse occorso dall'alto pulpito della sublime di-

fesa del sermone e dell'idea, alla vita più quotidiana, fra la folla che non sa, non può, non deve pascersi di sogni e di illusioni. Questo l'errore che potrebbe ritrovare nella storia di ieri lo scrutatore delle nostre pagine di sofferenze e di bellezze.

Epperò per il domani occorre pascersi della realtà, volere la verità: così soltanto potremo affermare, studiare, creare, svolgere nelle terre redente quella novella vita che più si addice alle anime sane delle folle, più alle fervide volontà dei navigatori, più alle salubri idee ed ai concetti dei forti costruttori delle nostre contrastate fortune economiche e sociali.

***

Io vorrei osare, senza tema di precorrere eventi e fati, io vorrei, senza scrupoli di forma e di concetti, riguardare in faccia l'avvenire delle terre nostre d'oltre golfo. Ripensare quest'oggi mentre si pugna alle piccine lotte del domani, mentre si muore alla vita consueta del lavoro di pace, mi pare un sacrilegio per quei nostri eroi coronati di glorie purissime: ma noi non dobbiamo attendere che la pace ridoni alle folle

l'antica energia per stabilire appena allora quanto occorrerà alla vita, quanto occorrerà per organizzare la nuova società, l'economia, la politica, la legge, l'amministrazioni nuove. Occorre senza reticenze, bruscamente a quanti l'hanno voluta ignorare, a quanti l'hanno rinnegata, occorre ricordare che esiste soffocata dall'austriaco, indebolita dalla povertà, dalla convulsione, dalla divisione, una voce d'italiana gente bellissima e chiara che poco s'è udito, perchè non ha potuto eccellere e modesta alle frontiere ha preferito morire che vivere nelle città, ove l'attività dei comitati è tutta avvolta da un chiacchierio pettegolo, insolente e malefico, la voce dolce e grande delle folle, di quella parte delle democrazie delle terre irredente, che ha al suo attivo la più santa pagina nella difesa nazionale degli ultimi anni.

Non illudiamoci: là dove in grandi centri arde il lavoro febbrile, là dove la lotta di classe cruda si sferra, non muore la democrazia: essa per disciplina lungamente può aver taciuto: essa perchè povera non ha potuto affermarsi signora nell'ora in cui i ricchi partitanti soltanto sapevano atteggiarsi a rappresentanti

delle città che soffrono nelle città sorelle d'Italia che attendono; essa non ha voluto con piccini concetti lottare perchè, se ai suoi figli fu concesso di varcare i confini dell'odiato impero, ai suoi figli ha imposto una parola sola: combattere, morire: della democrazia, istriana, triestina, trentina quanti non sono i morti? Il fior fiore benedetto è caduto: il fior fiore più non risorgerà per illustrare le patrie terre che hanno bisogno di simili figli. Ma se delle folle democratiche, ieri silenti, oggi oscure, se delle democrazie irredente non v'ha nelle città d'Italia che rare traccie disperse, che pochi uomini attempati e stanchi per le fatiche, l'anima di tutta la folla non è morta: vibra in noi figli più liberi, sicura, serena, attende il domani!

Così mi sembra impossibile per il bene grande che vogliamo alle città e alle borgate nostre che si continui ad ignorare questa gente silente e modesta che è il nerbo di tutta la folla. È dovere nostro esaminando il domani di riconoscere nella nuova gente che oggi é ancora oscura, la capacità e la forza per reggere nella novella primavera di libertà: solo arditi innovatori, solo saldi appassionati modesti uomini della più

viva e più italica democrazia possono dopo la guerra ricostruire le fortune, riordinare le città, stabilire le nuove forme, superare gli ostacoli orribili e penosi delle burocrazie, impedire personali ed individuali attività perniciose, accingersi a risolvere in armonia col Governo i grandi problemi del mare, delle terre, delle città, delle vie di comunicazione, del lavoro, impedire la distruzione di magnifici enti sociali, ricostruire industrie, proteggere l'energia insita nel capitalismo più sano perchè ridonando vita al commercio, alle officine, rinvigorendo questo e quelle, duplicando l'efficienza delle terre dai tempi passati, investigando il sottosuolo prezioso d'Istria e di Dalmazia, sfruttando le ricchezze tutte della natura, azzardando la soluzione dei grandi problemi triestini, non soltanto compia opera italiana ed opera feconda per la fortuna delle terre redente, ma ravvivi nella folla la coscienza, la fede, le forze, elevandola materialmente, socialmente, moralmente. Solo forti individui liberi e puri, amati dalla folla a tanta opera possono accingersi: solo per essi e con essi vedremo raggiunta quella concordia che deve essere — per altri fini ed altri scopi — puro retaggio della

antica concordia imposta e consacrata dalla difesa nazionale.

***

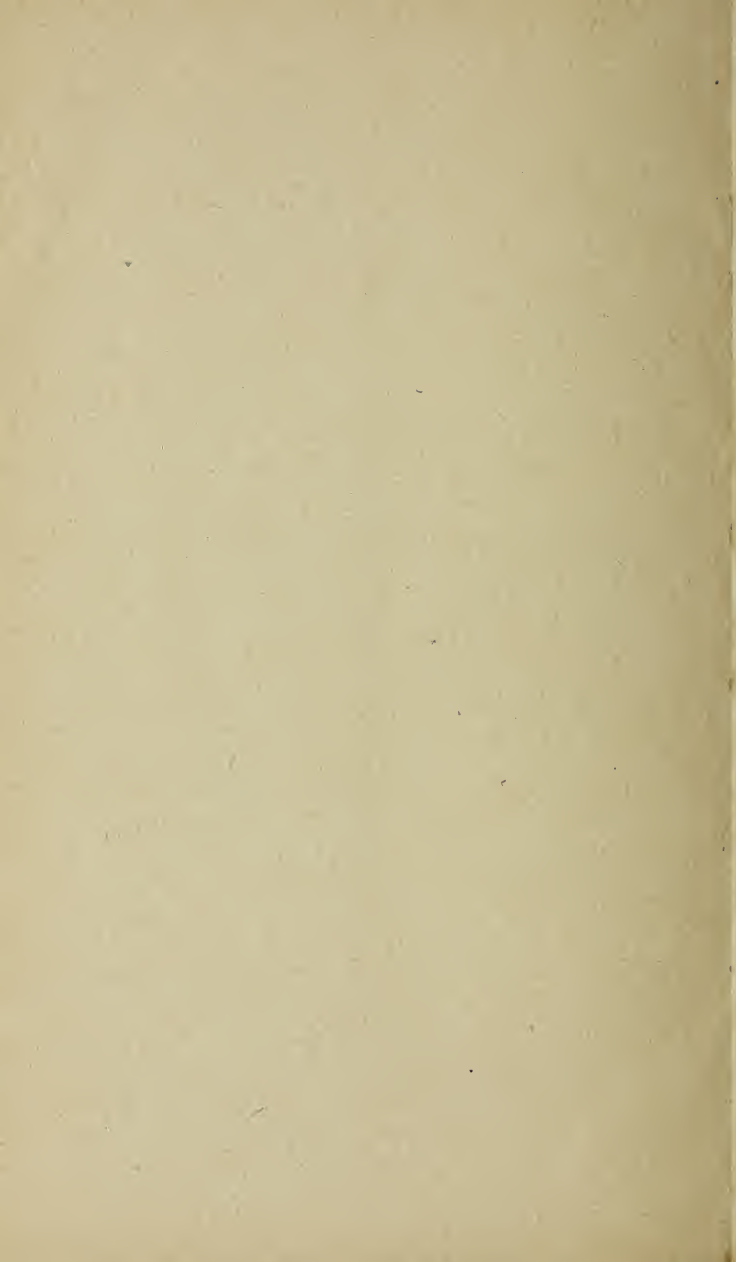
Tracciare un programma della futura organizzazione economica, sociale, politica, delle terre nostre, un programma chiaro e coordinato, esaminando tutte le complesse attività, tutte le probabili direttive, tutte le possibili fortune, è cosa non facile: nè vorrei atteggiarmi ad assertore di problemi troppo alti e vasti perchè uno solo possa misurarli e vagliarli. Tuttavia credo opportuno e necessario seguire l'invito gentilissimo delle Casa Editrice « Risorgimento » parlando nelle pagine che seguiranno della vita futura delle regioni redente, quale è immaginata dalle anime libere, quale è desiderata dai figli più fervidi, dai suscitatori di energie più vive. Non un quadro organico, definito, schematico del domani nostro. Un tentativo piuttosto di aprire un capitolo troppo poco trattato sinora nel Regno, un capitolo di estrema importanza; una breve esposizione d'idee che sorgono da anni di lotta vissuta in quell'ambiente, da osservazioni personali, da ricordi, da comparazioni, da passioni,

Possano queste pagine rinvigorire la fede e la volontà nelle bramose folle capaci, possano suscitare una sana discussione tendente a stabilire quello che dev'essere il programma perfetto della vita, del lavoro nell' Italia d' oltre golfo; possano illuminare quanti intendono con spassionato desiderio, all'infuori di partiti e di personali ambizioni, collaborare al pieno risorgimento delle popolazioni che soffrono l'ultimo martirio, che attendono la primavera auspicata, il Rinascimento mirabile; possano risuscitare le energie latenti dei fervidi e ignoti ricostruttori.

Desico

Roma — nel settembre 1916

PARTE I

La vita di ieri ed il domani immediato a Trieste, nell'Istria e nel Friuli

CAPITOLO I

Istituzioni sociali ed economiche che devono continuare ad esistere

Con quali mezzi, verso quali correnti, su quali basi occorre iniziare domani la riorganizzazione della vita sociale, dell'economia nelle terre redente?

L'amministrazione austriaca era stata *sui generis,* un misto di perfezione moderna e di medioevali sistemi, anacronismo come ogni ora della passione e della lotta che arde nel multiforme paese: per la piccola gente, per l'operaio ed il contadino l'istituto statale aveva provveduto in misura maggiore che non per l'intellettuale, ribelle per natura e ribelle sovrattutto alla politica poliziesca dell'impero. Negli ultimi decenni erano sorti diversi istituti di assicurazione sociale: autonomi, ma *originati dallo Stato*; avevano raccolto intorno a sè le masse; le avevano disciplinate; i partiti socialisti riuscendo spesse volte con l'appoggio pieno delle autorità centrali a governarli,

rafforzavano le loro schiere divenendo vieppiù ligi alla politica imperiale; questa come quelli interessati a mantenere la compagine statale portando la vita e la lotta fra le diverse genti l'una all'altra avversa, dal campo politico-nazionale a quello economico-sociale.

Fiorirono facilmente, in Austria le varie istituzioni di previdenza, le varie forme economiche, quali forse ancora non sono pienamente possedute da noi e che noi mantenendo, sviluppando, perfezionando nelle terre redente, vedremo poi di trasportare nelle altre parti del Regno, adattandole al nostro regime liberale e democratico.

* * *

Io credo che a fine di lenire il pauperismo certamente forte fra le folle che ritorneranno dopo la guerra nelle terre redente, spoglie, gloriosamente lacere, ricche di memorie e di sangue, non solo il mantenimento, ma il pieno sviluppo in forma del tutto nuova delle istituzioni di previdenza sociale, potrebbe riuscire utilissimo: è ad esse che dovremo affidare i più grandi e generosi compiti per la salute pubblica, dalla profilassi alla soluzione dei maggiori problemi sanitari di Trieste e della provincia, all'educazione igienica della popolazione. — Consigliare oggi una direttiva sicura è difficile.

Prima della guerra europea funzionava una forte *Cassa ammalati* a Trieste e nelle provincie: era retta da socialisti ufficiali austriacanti: e ciò è male. Ma i nazionali che l'avevano governata prima, sembra non si fossero addimostrati egualmente abili nell'amministrarla. Noi — redenta Trieste — dovremo confidarla a uomini eletti della Nazione, buoni amministratori e fervidi democratici. Ora essa funziona ancora, pur non possedendo più i 40/50.000 affiliati dei tempi di pace. L'assicurazione contro le malattie è obbligatoria ed è certo che tale forma di previdenza sociale, in ogni tempo, ma sovrattutto nei tempi difficili ha importanza somma. A Trieste la Cassa ammalati ha fra altro aperto in quasi ogni rione ambulatori, ha istituito un sanatorio in Val d'Oltra di Capo d'Istria, ecc. Ora a quanto ho rilevato, e ciò può avere un interesse per il futuro ampliamento delle sue attribuzioni dopo la guerra, si dedica insieme ad altri enti sanitari della città al grave compito di combattere le malattie veneree, che infestano l'Austria in maniera insanabile: è certo che per l'igiene del lavoro la profilassi contro le malattie veneree è problema d'indubbio interesse. Quest'esempio valga soltanto a dimostrare come tali istituzioni se bene sviluppate possano abbracciare una somma di iniziative nel più vasto campo della pubblica sanità.

Altre istituzioni d'importanza indubbia sono: l'*Istituto di Assicurazione per la gente di mare*, novella

creazione che per le nostre città di mare ha importanza non piccola; le *assicurazioni contro gli infortuni del lavoro,* istituto modello, perfettamente organizzato, e da ultimo non meno importante l'*Istituto Pensioni per gli impiegati privati,* creazione recente e magnifica; il suo nome solo è una bandiera: la sua organazione giovane, ma robusta è ottima come ottimi e nazionalmente fidi i tecnici che la dirigono: l'Istituto Pensioni è un'antica aspirazione delle democrazie: la sicurezza della vecchiaia nel popolo è prospettata da questo primo riuscito tentativo della pensione per gli impiegati privati: l'Istituto Pensioni per i lavoratori tutti, della mano come della penna, potrà sorgere dal primo ente che noi manterremo, allargheremo nelle terre redente.

Con tali creazioni ben rafforzate in provincia, la previdenza sociale poteva dirsi sicuramente sviluppata nelle terre irredente. Noinon abbiamo miglior compito che quello di mantenere in vita i vari istituti, ottenendo dall'Austria nel trattato di pace la restituzione delle quote e dei fondi versati alle centrali di Vienna e spettanti agli enti redenti. Ed a noi ancora il nobile compito di valercene per la risurrezione più rapida delle nuove provincie.

Io credo che creando un consiglio centrale dei capi e dirigenti dei singoli istituti, le attività dei vari enti s'integreranno a vicenda e potranno sin da principio

consolidarsi e svilupparsi: si tratta domani di risolvere ex abrupto dei grandi ed intricati problemi igienici, dei difficili compiti d'indole sociale; chi meglio di un vecchio funzionario di queste forti aziende di profilassi sociale potrà dare il suo giudizio concreto e lucido sui gravi problemi che interessano la vita nuova nelle città e nei borghi? Disporremo di funzionari adatti non soltanto per reggere, ma anche per sviluppare questi istituti cresciuti ieri più o meno in stretti rapporti con Vienna? La risposta è forse prematura: collaborano dappertutto e negli istituti stessi forze irredente ineccepibili che potranno dirci se vi sieno gli uomini capaci per guidare i rinnovellati enti nel nostro italico domani.

Già nel Friuli redento funzionano qua e là embrionalmente le vecchie casse ammalati: ora destano poco interesse ed hanno poca importanza. Domani, finite le battaglie sì prossime, bisogna riportare ogni ufficio all'antico fiore; domani, dopo la redenzione di Trieste, giacchè è quello il cervello di tutto il lido adriatico che attende il risorgimento; è quello il centro motore, da cui partono i fili, da cui dipendono tutte le economie; il centro creatore e costruttore di tutte le attività diverse.

***

Accanto alle istituzioni sociali, al problema della pensione della vecchiaia, semirisolto a Trieste, v'hanno

ancora organizzazioni, forme di economía statale o semi statale o privata che mi sembrano buone e che non si possono abolire. Fra queste è in primo luogo l'Istituto postale con tutta l'organizzazione del « Clearing » presso la Cassa Postale di Risparmio. Il Conto Corrente postale con le facilitazioni che accorda al detentore del conto è uno dei maggiori veicoli per lo scambio di danaro, per le funzioni del credito, per la solidità del commercio, per la moralità della vita economica: nelle grandi e nelle minori industrie, come nella bottega, come nel piccolo commercio di ogni giorno. È innegabile che tale servizio avvenga con criteri modernissimi, che l'istituto sia un vero modello del genere. La stessa Germania foggiò il proprio « Clearing » postale ad imitazione di quello austriaco; l'Italia prima della guerra europea voleva creare un servizio identico. Mantenere in forma sia pure autonoma il vecchio sistema nelle terre redente mi sembra doppiamente utile: e per facilitare il piccolo commercio e l'attività in armonia a quella di ieri, e (ciò che conta sovrattutto) per studiare praticamente se non sia il caso di estenderlo a tutto il Regno sia applicando il sistema centrale adottato dall'Austria, sia dividendo l'Italia in due o più zone a fine di facilitare lo scambio veloce delle rimesse e dei rimborsi. Avremo funzionari adatti per tale prova nelle terre redente?

Adatti, capacissimi e nazionalmente così fidi da met-

terli subito fra i più degni figli d'Italia. Ma ogni ulteriore parola in quest'ora sarebbe inutile e perniciosa.

***

Ci sono altre forme di economia e di previdenza sociale che dovremo mantenere; sono istituzioni minori e private, che tuttavia contribuiscono al benessere materiale delle masse. Il complesso edifizio delle finanze, delle tasse dovrà subire varie riforme: la vita di pace dopo questa guerra di miliardi sarà costretta da nuove tasse che però non potranno impedire lo sviluppo industriale, edilizio, commerciale, marittimo in una delle terre più colpite dalla guerra.

La vita agricola ha bisogno di un forte risveglio: così l'industria mineraria: queste funzioni dell'economia erano povere, perchè volutamente trascurate dall'Austria; solo in Friuli ove il latifondista è arricchito dalle industrie, che avevano a loro volta dopo la costruzione del canale dell'Agro Monfalconese facilitato la vita dei campi, l'economia agricola poteva affermarsi migliore di quella sviluppatasi nelle prossime terre friulane d'oltre Iudri.

L'Istria invece mai vide risolto il suo problema idraulico; così attende dalla nuova era di redenzione l'acqua per i suoi campi trascurati e per le sue città.

È l'Italia che deve creare i grandi acquedotti e sfruttare i grandi bacini idrici nelle terre redente: l'acqua

potabile per Trieste, l'energia elettrica per le industrie che dovranno fiammeggiare nel golfo sacrato, per le ferrovie che dovranno percorrerlo, l'acqua per le campagne d'Istria e per le città prive di acquedotti. È un compito vasto, possente che l'Austria aveva sempre ignorato.

CAPITOLO II.

L'organizzazione del porto di Trieste

Veniamo al problema capitale della vita futura di Trieste, vorrei dire, di tutta la vita del mare nostro.

Ieri, a capo dell'organizzazione portuale che poteva venir riguardata come perfetta erano posti i *Magazzini Generali,* istituzione divenuta statale dopo esser stata diretta alle sue origini dalla Compagnia delle Ferrovie Meridionali, dalla Camera di Commercio e dal Comune di Trieste.

I due porti franchi con tutti i loro hangars, bacini, magazzeni, impianti ferroviari sono amministrati dalla Direzione dei magazzini generali. La Camera di Commercio; la Commissione dei Traffici — istituzione nuova che ha un compito elastico, convegno di elementi vari del commercio, del mare e delle industrie

con funzionari dello Stato e del Comune —, il Governo marittimo (vale a dire l'autorità giuridica portuale a capo di tutte le cose marittime) integravano l'attività proficua del primo ente.

Dunque nessun istituto speciale, nessun consorzio autonomo del porto, niente burocrazia o personale regime. Un'ampia elastica coordinazione di istituti praticissimi, autonomi sopra ogni dire, indipendenti dal potere centrale, retti da funzionari capaci. Mi sono imposto di parlare senza mezzi termini, di non sottacere la verità, ed è così ch'io devo ammettere esser stata l'amministrazione passata del porto di Trieste ottima, tale da far sorgere il desiderio nei molti tecnici e commercianti fuorusciti, che con nobile gesto l'Italia mantenga le vecchie istituzioni tali e quali, affidandone le direttive a degli esperti funzionari e commercianti.

La vita del porto è la vita dei commerci, è la vita dei trasporti: per tratteggiare solo approssimativamente il quadro del nostro domani dovrei penetrare in tutto il complesso sistema della nuova economia mondiale che si affermerà nei mari e sulle terre nostre, ma qui non è il caso: preferisco limitare le mie parole alle brevi rapide idee. Il porto di Trieste non può venir riorganizzato alla stregua di quello di Genova; la sua forza, la sua bellezza era l'ordine: la sua merce era merce di ricchi, era il manufatto bene imballato, bene racchiuso nelle casse, era la droga odorosa:

le sue merci sbarcate da piroscafi accostati alle rive entravano immantinenti nei grandi hangars spaziosissimi. Le rive — pur non essendo pronti tutti e tre i moli di S. Andrea — erano sufficientemente lunghe per lo sbarco diretto dai piroscafi nei hangars. Il sistema dannoso dei chiattaiuoli non esiste: la chiatta serve al trasbordo di nave a nave: non per altri scopi. Le dure ganghe cogli antiquati ordinamenti operai non sono conosciute: le severità e le limitazioni al lavoro sono ignorate: la libertà di lavoro è ovunque consacrata. Se il lavoro diurno non è sufficiente, vale la notte, ma non v'ha bisogno di speciali pratiche burocratiche per ogni sollecitamento, per ogni prolungamento dell'orario: il funzionario, dal più umile servente al direttore in capo, sanno che da essi dipende tutto lo spedito, rapido, energico, svolgimento dei traffici portuali: ogni misura burocratica è tolta. Il telefono sostituisce la domanda su carta bollata; il funzionario deve essere a disposizione del pubblico e se appaga il desiderio del singolo per poter rendere più agevole e più facile il lavoro, lo fa con quella piena autonomia che gli è riconosciuta e concessa.

Il commercio è protetto dalle molteplici facilitazioni daziarie, dal credito daziario, dai magazzeni a chiusura doganale, dai dazi differenziali, dagli speciali procedimenti tariffarî, dal mercato a termine del caffè....

Ora io chieggo: Come verrà organizzato il nostro do-

mani? Ricordo anzitutto che la istituzione del porto di Trieste con il suo funzionamento mirabile è opera prettamente, solamente triestina.

L'Austria non c'entra: può aver indirettamente accordato autonomia agli istituti locali, autonomia ai funzionari: ma è Trieste che ha irrobustito la compagine dei proprî enti direttivi con le sue forze, con i suoi impareggiabili lavoratori di tutte le categorie, con i suoi organizzatori di primissimo ordine. Difatti: eliminati da questi 3 o 4 istituti direttivi alcuni pochi capi austriaci nel vero senso della parola oscura, vi rimangono ancora da per tutto ed in posizioni eminenti, elementi di primissimo ordine, ottimi organizzatori, guidatori impareggiabili. Li trovate fra i mille commercianti e industriali triestini: li trovate fra i mille e mille impiegati delle ditte, degli enti varî del mare e della terra.

E' ad essi che nel nuovo regime bisogna affidare il compito di far rivivere i traffici. In nessun caso seguendo ed imitando quanto fu fatto per Genova o per altri porti del Regno, ma ricostituendo tali e quali sin nei minimi particolari i *Magazzini Generali*, la *Commissione dei Traffici,* richiamando subito alla Camera di Commercio taluni elementi che ieri avevano saputo tracciare un singolare quadro della vita dei traffici triestini, uomini d'italianità indubbia della cui opera in quest'ora noi irredenti che rammentiamo, e scriviamo non siamo talvolta che degli immodesti imitatori e discepoli.

Ma sovrattutto occorre che a reggitore delle cose triestine, a Prefetto, a Commissario Regio o che so io, non venga nominato un uomo politico o un burocrata di qualunque fazione esso sia, ma un tecnico, un grande industriale, un grande sociologo, un uomo che non veda altro fine di quello energico e ardito della ricostruzione più fiera, più sana, più rapida. Se a capo della città non chiameranno i nostri uomini di Roma un burocrata o un politico, ma uno spirito pratico, questi presiedendo moralmente le istituzioni suaccencennate saprà sul luogo trovare la formula adatta per facilitare vieppiù i rapporti fra la Capitale, il Governo, i Ministeri competenti e gli enti autonomi del porto di Trieste: i Magazzini Generali e la Commissione dei Traffici.

Nella vita più propriamente detta dei commerci è naturale che quest'oggi nè noi nè il Governo possiamo stabilire se sia o meno necessario ed opportuno di mantenere certe prerogative e certe facilitazioni d'indole tariffaria e daziaria. Tuttavia occorre ripetere che tutti i dettagli devono essere ben conosciuti sovrattutto e soltanto da quei nostri funzionarî che all'atto della pace tratteranno con alleati e nemici i patti di commercio: da questi dipenderà precisamente il rapido riassettamento del primo porto adriatico.

Da questi e da altri fattori ancora: Dovrà, l'Italia, ad esempio, dichiarare tutta Trieste «Porto Franco»?

O dovrà limitarsi a creare a Monfalcone o a Zaule o in quel di Villa Occina (nome italico di Opcina) una grande zona franca per le industrie? per le industrie nudrite dal mare Zaule e Monfalcone; per quelle non bisognose di acque, ma strette al retroterra di Oriente o del Nord Villa Occina?

L'idea del porto franco attrae a prima vista senza voler conoscere e studiare gl'inconvenienti ed i vantaggi Non ritengo pratico per lo Stato di ricostruire un'economia così autonoma e accentratrice quale quella di un grosso porto franco. Non credo utile per lo squilibrio che apporterebbe alle funzioni degli altri porti.

Come triestino però, la speranza di veder improvvisamente far capo alla città mia una fervida immigrazione di forti produttori o organizzatori, di fecondi industriali, di laboriosi e intelligenti operai mi trasforma in sostenitore vivo del progetto che in genere gli Stati di ieri avevano ritenuto inutile sforzo per un'economia normale.

L'altro progetto è più accessibile: il porto franco industriale a Monfalcone o Zaule o la zona franca industriale collegata con una possente teleferica di circa 3 o 4 Km. di lunghezza al bacino O del porto e sita a quell'incrocio ferroviario di Villa Occina che é fatalmente il centro logistico di tutta la vita triestina. Quivi le industrie dovrebbero ricevere il terreno gratuitamente o quasi; ottenere facilitazioni nelle tasse, anzi

generale esenzione per dieci anni, facilitazioni ferroviarie e come è ben naturale, daziarie.

In confronto, le industrie dovrebbero elevare le condizioni materiali dei proprî addetti con generosi patti di lavoro, costruendo salubri città-giardino ; lo Stato potrebbe pretendere che una data percentuale degli utili venisse elargita a qualche nobile scopo civico, sociale, statale.

V'è d'altro : è necessaria l'unità di lavoro, l'unità di direzione come l'unità delle statistiche dei grandi settori portuali. Certe menti piccine non tremino al solo pensare ch'io voglia una Trieste più grande, più forte: Trieste lo merita. Le congreghe di chiaccheroni e le chiesuole da caffè non saranno domani che minoranza impotente, se ieri furono spavalda minoranza potente.

Trieste politicamente è divisa da Muggia d'Istria, da Monfalcone friulana e italica da quel sacro 9 di giugno 1915 in cui dal molo S Carlo mi sembrava giungesse a sera un grido, un'invocazione suprema ai granatieri vittoriosi, ai fanti della brigata *Messina,* insuperabili. Muggia e Monfalcone sono braccia soltanto, robuste braccia di Trieste, braccia fervide ove si battono le lamine più dure delle navi mirabili. Domani restino Muggia e Monfalcone amministrativamente divise dalla città centrale, non sieno però tre le direttrici economiche, ma una la Camera di Commercio, una la Commissione dei Traffici, una l'Autorità portuale. Forse da

tale riunione potrà affermarsi vieppiù quell'unità di direttive ch'io bramerei fosse il massimo fortunato sforzo di tutta la gente triestina per sua bellezza e bellezza d'Italia.

Da ultimo, ricordi il Governo che a Villa Occina (Opcina) all'incrocio delle due grandi arterie ferroviarie triestine l'Austria, d'accordo con gli enti autonomi e le grandi ditte speditrici della città, doveva erigere proprio nel 1914 dei magazzini di smistamento per spedizioni cumulative destinate all'uno o all'altro porto dell'Emporio. Io credo certo che il sobborgo di Villa Occina, la Borgata Carsica come bramerei si appellasse, destinata fors'anche ad accogliere il più ampio parco di smistamento della città, dovrà divenire l'antiscalo, il nodo della futura vita dei traffici nel porto febbrile.

CAPITOLO III.

L'opera dei comuni

La storia di ieri era storia di antichi comuni italici sopraffatti, ma non vinti; lotta di vetuste libere comunità contro imperiale Governo. La parola « Comune » aveva un fascino meraviglioso per noi figli delle terre

irredente; nella vita dei municipi vedevamo raccolta tutta la fortuna della nostra italianità: era il Comune simbolo bellissimo, memento estremo, vessillo per cui hanno lottato le genti d'oltregolfo le loro più dure, più aspre tenzoni nazionali, vessillo che hanno difeso con maggior energia contro ogni approccio avversario. In questa simbolica forza rappresentata dal Comune v'è tutta la tradizione italica della vita delle nostre città legate alla Lega Lombarda con le cento città d'Italia! La tradizione e la posizione delle terre sentinelle e castella avanzate della latinità, hanno fieramente cresciuto di padre in figlio questo repubblicano concetto del potere comunale, hanno segnato l'apoteosi della vita urbana raccolta intorno al suo municipio: dopo il fiore delle repubbliche italiche, dopo la loro decadenza, oltre tutto e oltre tutti è rimasta in noi tale passione viva, resa vieppiù possente e generosa dagli attentati continui all'autonomia avita dei comuni e delle provincie, alla granitica forza di quello di Trieste.

I Comuni irredenti sono stati ieri i maggiori fortilizi dell'italianità avanzata, le oltramirabili rocche che l'Austria ha invano tentato di fiaccare: *ieri contro il Governo d'Austria per la latinità antica della terra; domani fiaccole del governo italiano, di Roma redentrice per il rigoglioso risanamento della vita, della fortuna, delle civiche energie.*

Dobbiamo ridare forza e autonomia ai Comuni: ono-

reremo un'antica usanza italica, faciliteremo le amministrazioni complesse e difficili delle città redente; affideremo a liberi enti non affannati dalla burocratica ruota ministeriale, l'esecuzione pronta dei provvedimenti maggiori, delle opere pubbliche più urgenti, delle riorganizzazioni più rapide.

Occorre donare autonomia ai Comuni: è attraverso i Comuni che la vita politica potrà raggiungere quella perfezione e quell'unione che tutti dobbiamo auspicare per il rigoglioso sviluppo delle nuove provincie: attraverso i Comuni potranno far valere le loro energie meglio che in altra guisa le democrazie: diciamolo pure: come ieri i Comuni non potevano esser altro che sacri baluardi di tutta la gente, di tutta l'italianità, domani, se le terre rifioriranno, essi devono apprestarsi a divenire palestre di lavoro senza limiti nel nome più bello della democrazia italica.

Ai Municipi dunque sin dalle prime ore della nuova vita sia riserbato ampio lavoro.

Tutta l'assistenza civile, tutto il riordinamento della vita famigliare; il censimento rapido degli assenti, la ricerca di questi, il richiamo di quanti non ritorneranno alle città avite dopo la guerra perchè timorosi di rimaner privi di occupazione, l'energico assestamento degli uffici del lavoro, l'assicurazione contro la disoccupazione se pure in forma provvisoria per il riassettamento della vita, per facilitare il ripopolamento

delle città, dei borghi, delle campagne. Il grave e delicato problema delle ricostruzioni dovrebbe piuttosto dipendere da un ufficio autonomo, diretto da Comune e Governo in armonia d'intenti.

Bisognerà riflettere se convenga subito procedere alle elezioni amministrative, o piuttosto far reggere i Comuni da provetti Commissari regi insieme a giunte di uomini scelti fra i migliori del paese.

Occorre ricordare ancora che oltre a questi generali problemi d'indole sociale v'hanno altre non minori opere che attendono la pronta esecuzione a guerra finita e che bisogna – anche a fine di dar lavoro ai molti disoccupati che ritorneranno dalle fronti e dai campi di concentramento – immediatamente iniziare. Ma a tale fine occorre risolvere e stabilire la posizione finanziaria dei Comuni.

Premettiamo che i proventi comunali particolarmente nei piccoli luoghi dovranno fatalmente ridursi ai più minimi termini, mentre le spese decuplicheranno. In tal caso è al Governo che spetterà di iniziare una nota politica di facilitazioni finanziarie ai Comuni: occorrerà, sia, istituire prima di tutto un *Istituto di credito comunale e provinciale*, sia accordare in blocco alle provincie rispettivamente ai Comuni un prestito confacente. Si tratterà certamente di cifre elevate, quando si consideri che un Comune quale quello di Monfalcone (che protetto dal Governo austriaco aveva un bilancio straordinario per opere pubbliche, superiore assoluta-

mente alla capacità finanziar a del paese) spendeva in bilancio ordinario una somma di mezzo milione annuo. Quanti milioni (dico milioni) dovrà domani stanziare per il suo primo preventivo di vita italiana Monfalcone, se la città vorrà rivivere e riordinare e vita e industria e fortune?

Lo Stato dovrà inoltre facilitare l'emissione di consolidati nei comuni maggiori: preferirli senz'altro ai debiti fluttuanti che si potrebbero tuttavia concedere anche all'infuori dell'Istituto di credito comunale e provinciale, accordati da banche del Regno per quelle più urgenti opere pubbliche il cui compimento non dovrebbe attendere l'emissione di un prestito. Sarebbe bene però che il debito fluttuante potesse trasformarsi rapidamente in sano prestito comunale o provinciale. Il consolidato di un comune che tende ad una saggia politica è il miglior invito al risparmio per i cittadini.

In principal modo va considerata la vita del comune di Trieste: quivi avremo da registrare, nel primo periodo di redenzione ben maggiori esiti nei bilanci ordinario e straordinario che per il passato.

Le grandi opere pubbliche che le passate amministrazioni non osarono affrontare, a volte ostacolate dal governo austriaco, a volte per poca energia negli elementi direttivi, s'impongono se vogliamo che la città cresca sana e forte e si addimostri degna sorella dei più febbrili centri del Regno.

La politica finanziaria degli ultimi anni era stata di detrimento sovrattutto per la salute pubblica e per lo sviluppo delle comunicazioni urbane e suburbane.

Problemi che arditi innovatori dovranno risolvere in un mese (ed è forse già troppo), furono studiati di malavoglia, trattati da legulei e da burocrati per anni, per decenni: e nel 1914 sembrava che uno fra questi cinque o sei massimi problemi della vita triestina si avvicinasse al periodo risolutivo. Pensate: a Trieste occorre un nuovo acquedotto capace; occorre ricostruire il sottosuolo mancante di canalizzazione moderna; occorre sfollare certe zone ove in questo periodo di guerra la morte *miete 4 persone ogni nuovo nato;* occorre riannodare il centro ai sobborghi risolvendo il problema delle tramvie; occorre definire e piani regolatori e leggi edilizie e gettare strade e accentrare il mercato e via di seguito. Questi problemi per la mancanza d'iniziativa finanziaria dei reggitori comunali passavano di anno in anno da un ufficio all'altro del Comune senza soluzione.

Per tutte queste opere pubbliche un altro Comune avrebbe emesso un consolidato: ma la politica municipale si valeva di mezze misure. Il bilancio ordinario di circa 20 milioni si chiudeva da alcun tempo in disavanzo e si ricorreva allora a qualche nuova tassa a debiti in conto corrente con le banche a buoni biennali, triennali; si costruiva in bilancio straordinario

qualche scuola, qualche strada, qualche piccola opera pubblica e infine si contraeva il solito debito fluttuante con banche e privati.

La situazione finanziaria dell'Austria peggiorava: lo sconto della Banca Austro-Ungarica aumentava; aumentava il tasso dell'interesse conteggiato dalle banche al Comune ed i debiti fluttuanti del Comune aumentavano senza che si osasse iniziare qualche grande opera pubblica e che si potesse o volesse ardire l'emissione di un consolidato. Forse c'era in noi, irredenti, un po' di morbo italico dei tempi bastardi della Triplice Alleanza. Come in Italia si svalutavano le energie nazionali, così fra noi credevamo di non poter coprire un prestito comunale nell'ora in cui la città attraversava un periodo di fiore e di sviluppo senza ricordo nella storia E si avrebbe potuto piazzare i consolidati, anche nel Regno, come già si era ottenuto da una Banca del Regno un prestito fluttuante di alcuni milioni.

Nel 1914 i debiti fluttuanti del Comune di Trieste superavano i 20 milioni (credo raggiungessero la cifra di 25-26 milioni di corone); allora finalmente si decisero al Comune di trasformarne parte in consolidato, emettendo un prestito di 40 milioni di corone ed adoperando il rimanente per la prima opera pubblica di maggiore entità che allora si voleva iniziare; l'acquedotto.

Scoppiò la guerra ed anche questa ridotta emissione fallì. Credo che più tardi il Comune abbia ottenuto

l'autorizzazione di emettere buoni per 10 milioni e di destinare il ricavato ad opere pubbliche e di assistenza civile durante la guerra. I prestiti di guerra austriaci, imposti dal commissario imperiale che calpesta i diritti dell'antico italico comune, le spese per lenire la miseria terribile fra le folle ancora rimaste nella città oppressa, avranno dissestato vieppiù le finanze comunali, ormai povere di proventi. Domani ci troveremo di fronte ad un Comune che avrà 30, fors'anche 40 milioni di buoni e di debiti fluttuanti, di un comune che dovrà risorgere, risanare le proprie finanze al più presto, risanare l'organismo della città. Se si considera che un secondo acquedotto quale Trieste abbisogna costerà non meno di 20 milioni, non meno di 20 milioni la canalizzazione, non meno di 30 una capace rete tramviaria, cui si aggiungono vaste opere di sventramento, ospedali, strade e infine la soluzione dei problemi edilizi ed artistici dai musei alle piazze, al palazzo municipale; vedremo che *un consolidato di 150 milioni di lire* può essere appena sufficiente per far rivivere la città in misura degna, per illustrarla magnificamente nel nome di Roma, per generare nelle folle quella nuova fede che solo la bellezza, la perfezione della vita urbana, solo l'armonia e l'arte sanno affermare indelebilmente.

Io credo che reggitori saggi e novelli possano ardire domani l'emissione di un prestito di 150 milioni;

ben credo che pur impoverita e sfatta, Trieste troverà sottoscrittori fra i suoi figli di tutte le categorie, di tutte le fortune: ma qui è la finanza del Regno che deve provvedere in armonia col Governo. Il Governo non vorrà lasciar passare del tempo inutile affinchè, quanto occorre alla città per la sua nuova vita si compia: facilitandole l'operazione del prestito, imponendole robusti energeti, inizierà l'opera più sana e più urgente che il primo periodo di pace richiede: sono le madri affannose che implorano tanta fortuna per i bimbi malaticci, la domandano dagli angiporti di Riborgo o di Via Rigutti i vegliardi e le spose smunte, la chieggono da S Giacomo gli arsenalotti che diverranno febbrili figli d'Italia, la chieggono gli uomini di tutte le tempre, dalle magnifiche forze addette al Comune alle compagini salde di quanti si appelleranno ricostruttori delle nuove fortune dell'Emporio.

***

La politica comunale di Trieste deve accingersi a superare certe barriere imposte dai conservatori, ma ormai da nessun Stato, da nessun Comune più seguite: occorre municipalizzare, con vasti criterii moderni, tutti i servizi pubblici all'infuori di riguardi personali e di riguardi commerciali. Occorre nella politica industriale, nella politica portuale, nello studio del problema amplissimo della zona franca industriale dire qualcosa

di più che non la sola parola di plauso e d'incoraggiamento: i proventi riservati ai Comuni dalle tasse saranno minori di ieri nei prossimi anni di pace: l'impoverimento delle folle come la necessità per gli Stati di raddoppiare, triplicare i propri proventi a fine di facilitare il servizio degl'interessi dei prestiti di guerra ne saranno causa diretta. I Comuni se vogliono vivere rigogliosi devono spaziare verso altri campi che non puramente e semplicemente verso quello tributario.

Dall'industria municipale, dalle varie combinazioni economiche, dai servizi dell'approvvigionamento e dei trasporti un comune come quello di Trieste potrà trarre profitti indubbi nel prossime futuro. Le triestine officine municipali del Gas sono un antico glorioso esempio di politica municipale nel campo delle industrie e dei servizi pubblici: il loro sviluppo ci additi la strada che dovremo seguire domani per le nostre fortune municipali, per la forte vita della città.

CAPITOLO IV.

Provvedimenti per lo sviluppo delle industrie e dei traffici

È problema nazionale; è problema adriatico questo della nuova vita dei commerci e delle officine: con vasti concetti occorrerà provvedere perchè tutto riviva e perchè con novella energia riprendano la loro attività officine e commerci antichi seguiti ben presto da nuove industrie, da nuove forme di traffico destinate a rinvigorire le provincie redente.

È difficile tracciare quest'oggi il piano d'azione del Governo e del Paese in tale campo; dipenderà sovrattutto dai trattati di pace e dalla situazione novella creata in Austria e nei Balcani.

In genere per la provincia ed in particolar guisa per l'emporio triestino occorrerà prospettare e risolvere i seguenti problemi:

1) L'organizzazione del Porto di Trieste, nella forma e misura discussa da noi nel 2.° capitolo.

2) Lo sviluppo delle comunicazioni, sia intensificando i servizi ferroviari locali e provinciali, che quelli nazionali ed internazionali, sia costruendo nuove

linee costiere fra Trieste ed il Friuli e fra Trieste e Pola, come fra Pola e Fiume, sia permettendo ai prodotti agricoli dell'interno dell'Istria di sfogare al mare per nuove ferrovie locali e tramvie trasversali; sia ancora ridonando l'antico splendore alla navigazione costiera ed alla grande navigazione nazionale e mondiale facente capo all'Emporio. Di questo massimo fra i problemi delle terre adriatiche e di Trieste specialmente, sita all' incrocio di troppo fervide vie del grande traffico mondiale perchè l'Italia non se ne valga per la sua politica internazionale e non la trasformi in stazione accentratrice di tutte le correnti che dall'occidente e dal nord tendono via mare e via terra verso l'oriente ed il sud, di questo ampio problema discuteremo nel quinto capitolo

3) Il problema delle tariffe che sta in nesso con il problema delle comunicazioni e la cui efficace soluzione dipenderà sovrattutto dai trattati di pace e dal maggior o minore asservimento dell'Austria-Ungheria agli italici traffici dell'Adriatico.

Il sistema di tariffe speciali a classi, vigenti quest'oggi per Trieste e Fiume dovrà venir mantenuta, sia pure in altra forma: a noi il saperlo dettare ai vinti che tenderanno di spostare tutto il loro commercio, valendosi di un nuovo sistema tariffario, verso i porti del nord. A noi saper imporre per i servizi levantini quel carteggio diretto (misto ferroviario-marittimo) via

Trieste che se forse non è stato di vantaggio per lo sviluppo dei commerci locali dell'Emporio, pure ha legato molti industriali e commercianti esportatori per il Levante, alla via adriatica.

4) Il problema daziario è di capitale importanza per lo sviluppo di molte industrie. Il mantenimento dei dazi differenziali, del credito daziario, dei magazzini di città a chiusura doganale, come in genere il problema delle zone franche industriali vanno lungamente vagliati ed a tempo risolti. Le merci destinate al retroterra triestino, dovranno transitare in franchigia: ed agili servizi dovranno venire apprestati alle stazioni di confine delle grandi linee facenti capo a Trieste dal Nord e da Oriente.

5) È urgentissimo risolvere con modernità di vedute il problema bancario, o meglio del credito bancario. Le maggiori Banche del Regno dovranno sostituire gli antichi istituti austriaci, assumendo i clienti e gli affari. Il sistema di credito, le facilitazioni accordate al grande come al piccolo commercio, l'intraprendenza negli affari marittimi e negli affari industriali distinguevano gli istituti bancari che operavano a Trieste da quelli d'altri paesi: essi erano stati vivi e capaci fattori del rigoglioso sviluppo delle economie triestine. Molti fra questi erano istituti fortissimi: domani occorre non solo di nome, ma di fatto sostituirli. Da esperti conoscitori della vita bancaria triestina è

stato osservato nella attività bancaria del Regno una certa pesantezza, come una certa difficoltà nell'accordare crediti, una fredda mancanza di elasticità che sarebbe fatale nella città rinata desiderosa di spingere ardita verso nuovi orizzonti le sue fortune, bisognosa di uomini onesti, ma non timorosi, che assecondino i suoi figli mai stanchi d'imprendere opere nuove, d'iniziare con forze nuove, su basi nuove, attività diverse. Ripensate solo all'intraprendenza unica degli uomini di mare triestini, degli armatori dei Lussini e di Dalmazia, che, ieri fatalmente al servizio dell' Austria, come un giorno al servizio della Serenissima, domani riaccolti in seno alla gran madre patria di cui in ultima analisi non furono mai figliuoli indegni, ma solamente per il fatale cozzo d'interessi figliuoli dolorosi, figliuoli traviati, daranno nuovo impulso alla marina mercantile; l'acquisto di tali tempre di armatori sarà di vantaggio illimitato alla Patria: uomini che per un solo porto sapevano far costruire in un anno a volte 60/80000 tonn. di navi veloci e grosse, se protetti dalla fiducia di un'intera nazione possono produrre mirabili cose. *Ma occorrono le buone, intraprendenti, antiburocratiche banche che bene li proteggano.*

Come risolvere il problema bancario? Il governo s'imponga ai grandi istituti del Regno, ottenga l'immediata creazione di forti filiali rette più che da semplici direttori, da autonomi, liberissimi finanzieri; ri-

cordo che Vienna aveva concesso ai suoi Vivante, Gentilomo ed altri finanzieri triestini, creature dell'Austria, ma di un'abilità senza esempio, piena assoluta autonomia per reggere le filiali degli istituti viennesi: altrettanto avvenga dal punto di vista bancario con le filiali delle banche milanesi e romane.

Ed occorrerà creare subito una grande banca triestina: il danaro c'è, e basta saperlo trovare; ma occorre l'uomo che azzardi di gettarne le basi.

Il Governo ottime iniziative può avere anche in questo campo: con disposizioni generose armare l'intraprendenza privata per le nuove campagne di pace.

***

Stabiliti i punti cardinali da cui potrà dipendere il maggiore o minore sviluppo della nuova economia è opportuno ed utile esaminare quali debbano essere i provvedimenti più urgenti per ravvivare i singoli traffici e le singole industrie.

1) *L'industria mineraria:* cartelli e interessi che legavano le società esercenti le miniere di carbone nelle provincie meridionali dell'Impero alle possenti società del Nord furono di vivo impedimento allo sfruttamento completo delle miniere che sia per la loro situazione, sia per la loro grande produttività (come è risultato da molti sondaggi) potranno dare domani quantitativi ingenti di carbone buonissimo. Nel-

l'Istria e nella Dalmazia si deve trattare evidentemente di una serie di filoni in direzione nord-ovest a sud-est, in contatto fra loro o appartenenti allo stesso sistema: lo Stato italiano dovrebbe immediatamente istituire a Trieste (dov'era la sede delle maggiori società carbonifere istriano-dalmate) un ufficio apposito per studiare il problema del completo sfruttamento. La sola miniera di Albona (Carpano) che non dava ordinariamente più di 100 000 tonn. annue, può secondo calcoli fatti dal Comando di marina austriaco facilmente aumentare la propria potenzialità a 500.000 tonn. Si aggiungano i risultati soddisfacenti dati da alcuni sondaggi nella regione di Divaccia; la potenzialità delle miniere dalmate ed il mancato sfruttamento di tutte le miniere esistenti in Serbia, Albania, Macedonia e si vedrá come il problema minerario nelle terre redente e nelle altre terre finitime dei Balcani sia così vitale da meritare l'immediato interessamento del Governo italiano che meglio di altri deve essere in grado di sviluppare un programma organico perchè l'industria mineraria nei Balcani d'Italia e delle altre Nazioni sia industria italiana. Tutti i filoni nelle terre redente dovrebbero essere incamerati dallo Stato e dichiarati inalienabili: gli infiniti filoni balcanici dovrebbero egualmente mediante trattati di commercio rimanerci assicurati. Insisto perchè il problema minerario balcanico venga risolto globalmente insieme a

quello istriano e dalmata anzitutto giacchè ritengo essere i filoni esistenti in Albania e Serbia continuazione diretta di quelli istriano-dalmati, in secondo luogo perchè — trovandomi in Macedonia greca e serba — sono stato colpito dalle frequenti indicazioni degli abitanti di molti villaggi i quali confermavano l'esistenza di vene carbonifere scorrenti sempre nella stessa direzione longitudinale, di vene carbonifere la cui potenzialità è incognita, la cui esistenza è sicura.

2) *Le società di assicurazioni.* È noto che Trieste possedeva una posizione principe fra i mercati di assicurazioni europee. *Le sue* « *Assicurazioni Generali* » e « *Riunione Adriatica* », italianamente erano cresciute ad onore e vanto delle città e nell'immane giro di affari sapevano in ogni occasione dimostrare tutta l'italiana robustezza delle loro compagini; erano state strumenti di grande espansione economica sovrattutto nei rapporti commerciali fra Trieste ed il Levante. Erano divenute fattori massimi dello sviluppo edilizio delle città: navigazione e commerci erano un pò fratelli minori dei due possenti istituti che tanto avevano contribuito allo sviluppo del traffico triestino. La guerra europea portò un forte scompiglio nella vita interna di queste società. Il governo austriaco tentò di ottenere il trasporto delle due sedi centrali a Vienna, paventando forse la redenzione di Trieste: le direzioni centrali nicchiarono e pensarono di donare piena autonomia alle direzioni

italiane, trasformando queste in società autonome nazionali con sede a Milano e rispettivamente a Venezia e trasportando le due società-madre a Vienna; da qui esse avrebbero diretto in maniera più ligia ai desiderata del governo austriaco il grande macchinario delle agenzie: l'Italia sarebbe rimasta campo chiuso all'esercizio delle A. G. e della R. A. di S., perchè quivi avrebbero lavorato le due società nazionali. E Trieste? Trieste semplicemente sarebbe stata privata dei due fra i più importanti fattori delle sue ricchezze: così, senz'altro!

Il Governo di Antonio Salandra comprese allora tutta la dura realtà; e impedì il divisato distacco!

Scoppiata la guerra italiana le centrali di Trieste furono portate a Vienna, ma non integralmente e non di fatto.

Le agenzie nei paesi alleati sono tagliate fuori dalle centrali; in alcuni paesi dichiarate appartenenti a società austriache non poterono più funzionare; altrove fu riconosciuto in parte il carattere irredento delle istituzioni. Valorosi amici nostri, di salda fede democratica, che però non conoscono la vita interna di questi grandi istituti, hanno anche ultimamente tentato di dimostrare che le agenzie italiane delle due società devono venir riguardate come agenzie di società austriache. Tali insistenze sono contrarie agl'interessi stessi della economia italiana: i direttori trovantisi a Vienna come forse un pò lo stesso

Governo austriaco, non domanderebbero di meglio di accontentarli tagliando lo nettamente in due le istituzioni possenti, conservando riserve, capitali, relazioni con l'estero alla centrale austriaca, all'italiana il ristretto lavoro nazionale in Italia . . e forse domani un pò di dipendenza economica da quella viennese. Antonio Salandra — e bisogna fargliene gran merito — ha impedito che ciò avvenga perchè ha compreso che una sola città è destinata a riaccogliere come già un giorno le due potenti società: che da una sola città per il bene dei traffici italiani dovrà nuovamente irradiare la fortuna dei due mirabili enti irredenti.

A guerra finita, prima ancora del voto di un'assemsemblea di azionisti, al tavolo della. pace, è l'Italia che deve chiedere, che deve imporre : a Trieste redenta di nuovo munite di tutti i loro mezzi e di tutte le loro riserve le sedi centrali dei due istituti che nati a Trieste, da Trieste dovranno onorare l'Italia! Mai corpo di funzionari con maggior chiarezza di vedute e desiderio di eccellere avrà diretto allora e ricostrutto un organismo in più nobile guisa: vedrete una fusione d'intenti, un'arditezza di piani, una rapidità di svolgimento efficace, coronanti un solo desiderio: riportare finalmente nel nome d'Italia a novello fulgore gli antichi traffici dell'emporio adriatico valendosi di due fra i suoi più robusti strumenti: l'Assicurazione Generale e la Riunione Adriatica

3) *In nesso con il problema tariffario daziario e con quello delle comunicazioni: l'industria dei trasporti,* e più precisamente la ricostituzione delle vecchie potentissime società di speditori che davano occupazione a migliaia d'impiegati e d'operai, degli enti che con le facilitazioni accordate ai caricatori, con la correntezza e la rapidità nelle operazioni di carico e scarico e di transito, con le manipolazioni perfette, con i servizi cumulativi fra Trieste ed infinite stazioni d'Europa, avevano portato ai traffici dell'Emporio vantaggi fortissimi. Delle antiche società molti funzionari, molti direttori e procuratori sono in Italia, profughi: essi potranno divenire i ricostruttori delle industrie loro trasformate e purificate con l'eliminazione degli elementi non nazionali, con nuovi capitali italiani.

4) *Il commercio degli agrumi è destinato a rifiorire se le ferrovie dello Stato lo vorranno.* A Trieste convergevano in gran parte le importazioni dalla bassa Italia; qui avvenivano le manipolazioni; di qui le rispedizioni per l'Austria, la Germania e la Russia. Nell'anno 98-99 s'importavano ancora 1.680.000 casse, ma poi, in seguito all'istituzione dei servizi diretti delle Ferrovie dello Stato italiane via Chiasso, Ala, Pontebba, Cormons che permisero il rapido trasporto degli agrumi dalla Sicilia direttamente nei paesi d'acquisto, il commercio agrumario triestino subì un forte ristagno. Nel 1911-12 il numero delle casse importate era disceso

sotto al milione. Converrà ridonare vita a questi traffici: 1) perchè è assai più conveniente la via marittima sino a Trieste; 2) perchè le Ferrovie nostre sono oramai specialmente nel periodo del raccolto congestionate; 3) perchè così si eviterà la circolazione all'estero di un numero ingente di carri ferroviari necessari ai traffici interni.

Il commercio rifiorirà se verranno costruiti tre o quattro piroscafi muniti di speciali impianti frigoriferi e di scarico, capaci di percorrere la distanza fra i porti della Sicilia e delle Puglie e Trieste in 30-36 ore; se in secondo luogo si costruiranno a Trieste magazzini appositi per depositare e manipolare gli agrumi. L'Italia ha tutta la convenienza di creare a Trieste un mercato d'agrumi regolatore dei prezzi e delle esportazioni e lo Stato in nessun modo dovrebbe disinteressarsene.

5) *Altro commercio di grande importanza per le piazze di Fiume e di Trieste è il commercio del legno.* Trieste nel 1910 esportava 2.260.000 q. di cui gran parte per l'Italia. È possibile donare domani un grande sviluppo al commercio e all'industria dei legnami? Noi avremo grande necessità di legno e di merce lavorata dal legno. Le provincie nostre, in primo luogo il Friuli, abbisogneranno di forti quantitativi di travate e di manufatti per la ricostruzione delle borgate e delle città. Trieste, Fiume, Spalato dovrebbero divenire i mercati

accentratori per l'acquisto del legname nei Balcani. L'iniziativa dei triestini in questo campo potrà fruttare purchè il Governo conceda le facilitazioni necessarie.

6) *In genere lo sviluppo industriale.* In altro libro avevo dimostrato che pur ammettendo che, per ragioni nuove, l'antico commercio triestino non potesse riprendere, da solo lo sviluppo industriale sarebbe capace di consolidare la vita economica dell'Emporio. Parlando dell'organizzazione portuale abbiamo già accennato alle necessità di creare un porto franco industriale. L'esempio di Napoli ci potrà forse essere utile.

È necessario però provvedere sin dal primo momento alle industrie esistenti: un'industria dovrebbe rifiorire senz'altro: ed è quella dei cantieri. Il tonnellaggio in Italia e in Europa, dopo tanti siluramenti, sarà ridottissimo e d'altro canto vi sarà un così forte bisogno di naviglio che nessun cantiere rimarrà più un'ora sola coi battenti chiusi: occorrerà ricostruire il cantiere di Monfalcone devastato dalla guerra: riordinare gli altri: riattivare il cantiere del Lloyd chiuso da alcuni anni per un infame baratto di un ministro austriaco.

Gli armatori di Trieste, dell'Istria, dei Lussini invitati dal nostro Governo a collaborare al rifiorire delle officine come delle società di navigazione potranno con la intraprendenza che li distingue riportare all'antico fiore quest'industria fortissima delle nostre regioni.

Per il risorgere di ogni singola industria e di ogni

commercio occorrerà provvedere a tempo creando un apposito ufficio autonomo per il rinascimento economico delle terre irredente e in particolar modo per Trieste: un ente capace di esaminare ogni problema dai diversi punti di vista, di provvedere in base ai pieni poteri conferitigli dal Governo centrale, di tracciare le direttive, di ricostruire ogni antico centro di lavoro e di traffici. Per l'industria degli oli come per le saponerie, per l'industria delle macchine e del ferro come per quelle dei petroli, delle pietre, dei colori; per l'industria dei prodotti chimici come per quelle delle jute e del riso, occorreranno immediate disposizioni di varia indole e specie. Risolti dopo la pace i grandi problemi tratteggiati nella prima parte di questo scritto, si potrà provvedere al complesso delle istituzioni chiamate a riedificare l'economia antica.

È certo che grande difficoltà presenterà la soluzione del problema riguardante il passaggio di tutte le industrie e dei commerci, degli enti giuridici e privati dal vecchio capitale austriaco al nuovo italiano: è prematuro voler tratteggiare la via migliore per risolvere questo passaggio: una cosa occorre tener bene in mente: se vogliamo domani mantenere e far rifiorire le industrie triestine, occorre che le banche del Regno sieno meglio agguerrite, meglio edotte del modo in cui si lavorava fra noi. E sieno sovrattutto in grado di disporre di capitali ingenti.

In caso contrario le industrie deperiranno o dovranno fatalmente rimanere se non di nome, di fatto un possesso delle banche austriache.

Concludiamo dunque: Si risolvano i grandi problemi: 1) del porto. 2) delle comunicazioni. 3) delle tariffe. 4) dei dazi e 5) della banca.

Si istituisca una speciale commissione che applichi quelle facilitazioni che dalle soluzioni dei 5 punti cardinali deriveranno alle industrie e ai commerci. Si dia piena libertà al commerciante indigeno: si favorisca ogni iniziativa: si crei il porto franco industriale di Trieste e se necessario uno a Fiume: si ricostruisca l'industria friulana che la guerra ha schiantato; si aprano le miniere d'Istria e di Dalmazia: si conceda libero campo ad ogni iniziativa industriale che tenda allo sfruttamento benefico della terra, alla creazione di opifici, alla costituzione di società di navigazione. Ogni concessione, ogni disposizione sia data dallo speciale ufficio autonomo, evitando la trafila burocratica delle prefetture e dei ministeri. Forse dico parole esacrande: forse mi tacceranno di nutrire meschine velleità di autonomia: no; è il rapido rifiorire delle terre amate che impone autonomia nel senso più italico della parola: libertà di lavoro, libertà di creazione, libertà di risurrezione!

CAPITOLO V.

Le comunicazioni

A) le vie di terra

L'Austria era stata stranamente parca nell'elargire ferrovie alle sue « predilette » provincie meridionali. Trieste stessa disponeva di un sistema ferroviario inferiore a quello di Genova, Venezia e Marsigl a: tuttavia per Trieste l'Austria aveva fatto qualcosa, sovrattutto a fine di facilitare i rapporti fra l'Emporio ed il nord; ma con l'Oriente e con i Balcani le comunicazioni erano rimaste sempre embrionali. Motivi politici avevano ognora fatto gravitare dall'occidente verso Oriente ogni traffico per la via di Vienna-Budapest; nè mai l'Austria ammise che la ferrovia dí fatto esistente da Milano-Trieste-Zagabria-Belgrado funzionasse sia per il traffico passeggieri sia per quello della posta e delle merci. Così trascurò completamente le coste adriatiche e le comunicazioni con la Dalmazia, paventando la costruzione di una gran linea verso la Dalmazia e l'Albania, Monastir da un lato e Salonicco, la Grecia peninsulare dall'altro, ferrovia che facendo fatalmente capo a Trieste avrebbe spostato verso la no-

stra città molta parte dei traffici che seguivano prima l'antica via percorsa dall'Orient Express ed ora dal treno della Mittel-Europa, dal chiodato Balkan- Zug.

***

Vediamo di tratteggiare succintamente i massimi e più urgenti compiti del Governo di Roma per quanto riguarda la sistemazione dei servizi ferroviari nelle nuove provincie.

1) *Le comunicazioni fra Trieste, il Friuli ed il Regno.* Saranno domani d'importanza somma e potranno liberamente svilupparsi cadendo il confine che era principale ostacolo ad ogni miglioria di orari e di tariffe. E' necessario che come prima misura la linea Trieste (Meridionale) Bivio-Monfalcone-Cervignano Portogruaro e Cormons passino alle ferrovie dello Stato: di modo che, sia per il servizio merci, che per quello passeggieri, esista unità di direzione da Trieste per qualunque stazione del Regno. La linea Monfalcone-Cervignano-Portogruaro deve venir rafforzata sia per quanto riguarda la sottostruttura che per quanto riguarda il peso dei binari: il raddoppiamento delle linee è urgente di modo che tutto il tratto Trieste-Bologna e Trieste-Milano venga ad essere a binario doppio (i lavori sono già in corso). Sarà utile e facile raddoppiare il binario fra Monfalcone-Cormons, in quanto gli obbiettivi, le gallerie i ponti, ecc. sono costruiti per

due binari, cosichè il mettere in opera la seconda via potrà avvenire rapidamente.

Il servizio passeggieri fra Trieste ed il Regno dovrà venire curato sovrattutto nei primi momenti della redenzione senza lesinare nel numero dei carri, adoperando materiale moderno creando celeri e intense comunicazioni. A Trieste farà capo una corrente viva, continua, d'italiani attratti dal desiderio di visitare le città redente, di rivedere i campi sanguinosi dell'Isonzo, di rivivere la storia di ieri, di cercare nelle città rinata nuove fortune: Trieste diverrà meta ad un grande pellegrinaggio d'amore di tutta Italia: saperlo alimentare sarà opera precipua delle Ferrovie dello Stato.

E indubitato che la linea Trieste-Monfalcone che sale sino a circa 180-200 m. sul livello del mare a Bivio-Nabresina, dovrà con il tempo venir sostituita da una ferrovia costiera più capace e in grado:

1) di far rivivere le ville suburbane e le spiagge site a nord-ovest di Trieste.

2) di rendere più frequenti le comunicazioni fra la città e Monfalcone, pur sempre suo sobborgo industriale.

3) di accelerare e facilitare le comunicazioni rapide fra Trieste ed il Regno.

Tale linea non dovrebbe, in ultima analisi rappresentare altro che un ampliamento della ferrovia locale

costiera da molti anni progettata. Questa, partendo dalla Ferrovia meridionale di Trieste, percorrerebbe i binari della stazione di smistamento di Barcola; elevandosi ad 8-10 metri supererebbe con un viadotto il dedalo di strade e di case di quel sobborgo, costeggerebbe poi a monte della riviera il mare, passerebbe sotto al parco di Miramare con una galleria, rivedendo la luce a Grignano eppoi seguendo la costa sino a Sistiana, supererebbe il massiccio di Duino con altra galleria sboccando al Timavo e dirigendosi al porto di Monfalcone donde dovrebbe diramarsi per congiungersi alle linee esistenti.

Credo che prima d'iniziare ogni altra sistemazione ferroviaria, s'imponga la costruzione di questa linea a doppio binario, a trazione elettrica capace di sviluppare insieme al rapido servizio a distanza, un frequente servizio locale: la vecchia linea servirebbe per i servizi oltre Nabresina verso Vienna e Budapest e per i servizi di Gorizia e Udine, e per i treni sussidiari. Non procedendo immantinente all'attuazione di un tale programma si correrebbe il rischio di veder la linea Trieste e Bivio che accentra tutte le linee per l'Italia e quelle per Vienna sovraccarica ed incapace di smaltire regolarmente tutti i servizi, nè si riescirebbe allora a risolvere il problema dell'accentramento di tutti i servizi ferroviari di Trieste: è notorio che il vero nodo ferroviario di Trieste era Nabresina; quivi si ac-

centravano e smistavano passeggieri e merci diretti verso oriente e viceversa: l'Austria non aveva mai voluto esaudire i desiderata degli interessati triestini tendenti ad ottenere l'eliminazione di Nabresina, ed il trasporto degli incroci dei grandi treni internazionali a Trieste: nulla di più di quanto l'Italia faceva negli ultimi anni per Livorno.

Come l'Italia non ammetteva che treni internazionali in transito per Mestre o Sampierdarena non facessero servizie pure a Venezia e a Genova, così domani non ammetterà che si continui austriacamente a tagliar fuori Trieste da molte comunicazioni internazionali che passano per il suo territorio. La stazione di Nabresina fu sovrattutto di detrimento per il Friuli che necessitava di rapidi, continui, frequenti rapporti con l'Emporio. E' vero che negli scorsi anni una parte dei convogli fu fatta transitare direttamente via Bivio, ma tuttavia l'inconveniente non fu eliminato che in minima parte. Circoli industriali, commerciali, marittimi ne subirono danni rilevanti. L'Austria cocciuta non volle cedere.

Creare a 15 chilometri di un grande emporio un centro ferroviario per allontanare dall'Emporio stesso dei traffici che se no fatalmente ad esso sarebbero giunti, è politica degna degli austriaci.

Domani si provveda altrimenti: a Trieste si accentrino tutti i servizi ferroviari. Chi si reca da Venezia a Budapest, chi da Roma a Vienna, può più facilmente

sacrificare venti minuti che l'uomo d'affari. Questi ritorna stanco dalle officine e per un viaggio di 30/50 chilometri non deve venir costretto a rimanersene mezz'ora fermo in una stazione di smistamento alle porte di casa sua.

Costruita la linea costiera tutti i servizi dovranno logicamente accentrarsi in città.

Questo per quanto riguarda le comunicazioni nazionali e internazionali.

E' urgente nello stesso tempo intensificare le comunicazioni interne del Friuli sia mediante tramvie che ferrovie locali.

Una ferrovia da molto tempo progettata é la Gorizia-Cervignano. Una tramvia dovrebbe unire Monfalcone a Ronchi-Sagrado-Gradisca-Cormons in continuazione alla ferrovia elettrica Trieste Monfalcone.

2) *Comunicazioni fra Trieste, l'Istria e Fiume.* L'Istria come la Dalmazia hanno bisogno di molte ferrovie, le loro campagne popolate e fertili, le città, i porti devono risorgere, le miniere decuplicare la propria efficienza. Oltre alla linee: Trieste incrocio di Carpelliano (raccordo con Divaccia sulla Trieste-Vienna)-Pisino-Canfanaro-Rovigno e Canfanaro-Pola, non esiste altra linea principale che percorra la provincia. La linea di Pola è stata costruita solamente con criteri strategici e come tale ha portato relativo giovamento a quell'Istria italiana che è coronata da ricche città,

quali Muggia, Capodistria, Isola, Pirano, Cittanova, Umago, Parenzo, Orsera, ecc., e da borgate e da ville. E' vero che l'intraprendenza privata ha saputo ovviare alla mancanza di ferrovie organizzando un frequente e celere servizio di piroscafi: servizio che ha immensamente contribuito al risveglio economico delle città rivierasche, allo sviluppo delle loro relazioni con Trieste: occorreva tuttavia una ferrovia costiera ed allora provincia e governo si accordarono per la costruzione di una ferrovia a scartamento ridotto-Trieste-Capodistria-Buie-Parenzo: e fu male, perchè una tale linea costò dei milioni, non corrispose allo scopo nè per quanto riguarda il traffico passeggieri nè per quanto riguarda quello merci. L'Istria rimase la provincia dell'Austria più povera di ferrovie dopo la Dalmazia: tutte le sue aspirazioni di vedere vieppiù facilitata l'esportazione agricola, il traffico commerciale e di passeggieri, le relazioni con Trieste e Fiume, rimasero un pio desiderio, lontano, inafferrabile.

Redenta questa fra le più italiane terre d'Italia, l'Istria di S. Marco, l'Istria dei Tartini e dei Carpaccio deve poter riallacciarsi anche via terra e con Trieste e con l'Italia e deve veder gli scambi interni fra villa e villa, fra città e città raddoppiati La Trieste-Parenzo, inutile e dannoso giocattolo qual'è oggi (e non vorrei dilungarmi in dettagli tecnici affirmanti queste mie parole) deve trovare in una grande linea costiera la sua

diretta sostituzione: il tratto Portorose-Buie e forse il tratto Buie-Parenzo come linee locali per le campagne del Quieto e per Buie potranno sussistere facenti capo alla principale costiera; la nuova linea dovrà essere costruita quale ferrovia principale a doppio binario per i servizi locali di Trieste, intensissimi già nel passato (sovrattutto nei riguardi del servizio passeggieri) almeno sino a Pirano. Seguirà la baia di Muggia passando dietro la città omonima che così vedrà riunite le sue spiagge e le officine dei suoi cantieri a Trieste, superando le colline sboccherà a Val d'Oltra, si riunirà al tracciato dell'antica ferrovia locale a Capodistria, lo seguirà per Isola, Strugnano-Portorose (Pirano), si dirigerà verso Umago, costeggerà poi l'Istria occidentale toccando i maggiori centri quali Cittanova-Parenzò-Orsera-Rovigno e farà capo a Pola.

Due linee trasversali d'importanza somma per le comunicazioni con le miniere d'Albona e con Fiume, potranno essere oggetto di studio come già lo furono in passato: la Parenzo-Pisino-Abbazia che dovrebbe servire parimenti per il servizio fra Trieste e Fiume via Carpelliano-Pisino oppure via Lupoglava-punto da sciegliersi fra Pisino ed Abbazia e la Pola-Albona (Fianona) Abbazia-Fiume che si riunirebbe o ad Albona o più verso nord est con la linea di Pisino. Io tratteggio qui un programma massimo di costruzioni. Mentre la ferrovia costiera Trieste Pola è urgentemente necessaria

nell'interesse stesso del Regno, le altre due rivestono piuttosto carattere locale e per le difficoltà tecniche da superare non sono di sì facile attuazione. Parlando di un programma ferroviario istriano, bisogna rilevare che negli ultimi anni dalla Dieta provinciale dell'Istria vennero compilati vari progetti ferroviari: ma francamente non sembra si trattasse di un vasto e complesso sistema bene vagliato nell'interesse di tutto il paese; talvolta anche ragioni nazionali possono purtroppo aver influito nefastamente. L'Istria come ogni paese che è quasi privo di rete ferroviaria ha bisogno di comunicazioni che anzitutto la riuniscano alle terre più fortunate di lei, ai centri motori dell'economia: a Pola, a Rovigno, a Parenzo, a Pirano: e oltre a tutto a Trieste. Poi le ferrovie trasversali che aprano al paese la civiltà operosa delle coste, che ne facilitino gli scambi. Domani occorre seguire una via siffatta e abbandonare i meschini criteri di ieri. Perciò chi sarà chiamato dal Governo d'Italia a risolvere quest'ampio problema di traffici sia ardito e radicale.

3) *Le comunicazioni fra Trieste e l'Oriente.* Ci troviamo dinanzi al più grave, più complesso dei problemi ferroviari delle terre nostre: Trieste e Fiume non posseggono comunicazioni dirette fra loro. Oggi occorre recarsi sino alla stazione di S. Pietro del Cranio sulla Trieste Vienna per ridiscendere alle città del Quarnero. Costruendo la ferrovia Parenzo-Pisino-Fiume con un

facile accordo fra Lupoglava e una stazione di questa linea ad est di Pisino si otterrebbe come abbiamo già visto una linea diretta e rapida fra i due porti adriatici.

Assai più semplice e di somma importanza è invece la costruzione del tronco ferroviario Carpelliano-Sapiane: con una trentina di chilometri di ferrovia facile, su altipiano uniforme, lungo l'antica carreggiabile Trieste-Castelnuovo-Sapiane-Fiume si verrebbe a creare un raccorciamento notevole tra Trieste e Fiume; la distanza verrebbe ridotta a circa 85 chilometri in confronto ai 140 odierni e forse ai 120-130 della linea di Pisino.

Ma la linea Trieste-Carpelliano-Sapiane (Fiume) non sarebbe altro se non la continuazione della Milano Trieste, il prolungamento della nuova costiera Monfalcone Trieste e potrebbe divenire uno dei principali anelli di congiunzione fra l'Europa Occidentale, l'Italia e l'Oriente.

Se vogliamo domani affermare la politica d'Italia verso oriente attraverso Trieste, questo tronco Trieste-Sapiane può riunire il tratto iniziale di due grandi arterie l'una trasversale, l'altra longitudinale.

La trasversale dovrebbe penetrare oltre Sapiane, nella regione del Monte Nevoso croato, superarla spingersi nella Valle della Culpa che seguirà sino a Carlovaz (Carolyvaros in ungherese, Karlstadt in tedesco).

Da questa stazione sita sulla Fiume-Zagabria la linea dovrebbe continuare direttamente per Brod e poi da un lato per Bosn Brod in Bosnia, dall'altro lungo la Sava per la linea esistente a Simony e Belgrado ed i Balcani oppure seguirà la già esistente linea Carlovaz-Zagabria e da lì come sopra, per Brod a Belgrado o direttamente a Budapest.

La linea longitudinale da Sapiane seguirebbe l'esistente tracciato sino a Fiume, dirigendosi lungo la costa croata sino alla Zermania si biforcherebbe da un lato per Zara, dall'altro per Sebenico, si riunirebbe a Sebenico con l'esistente Sebenico-Spalato che percorrerebbe da Spalato al Sud, diverrebbe l'anello di congiunzione fra la Dalmazia, il Montenegro, Scutari, Durazzo, Valona e l'Italia e l'Europa tutta, continuando più a sud verso la Grecia e verso Salonicco.

Queste due grandi arterie riporterebbero a Trieste buona parte di quel traffico balcanico che mala politica austriaca le ha tolto: assicurerebbero le comunicazioni di tutta l'Italia con i Balcani. La distanza fra Trieste e Belgrado si ridurrebbe a meno di 500 chilometri ed i treni potrebbero percorrerla in 10-11 ore mentre prima ne occorrevano 24-26.

Da Milano a Belgrado la distanza si ridurrebbe a circa 900 chilometri vale a dire a non più di 18 ore di treno diretto. E in treno diretto da Milano a Vallona si giungerebbe in meno di 30 ore.

Nessuna linea trasversale, nessuna linea longitudinale è più conveniente alla politica italica e più adatta alla po'itica latina. Se in Francia si studia quest'oggi di creare fra occidente e oriente fra Bordeaux e Odessa una grande linea di traffici congiungente il mondo Slavo-Latino senza dover passare per territori tedeschi, la Trieste-Sapiane-Carlovatz ne diviene un segmento, e un segmento dei più vitali!

I nostri uomini che saranno chiamati alla resurrezione delle terre battute dalla guerra e di Trieste redenta non dimentichino che per ridonare vita all'antico Emporio bisogna guardare verso Oriente. Trieste, sia pure spoglia di molti suoi antichi commerci, anemica, spossata, dovrà risorgere se le verranno riaperte le soglie d'Oriente: se due grandi arterie riverseranno al suo mercato tutti gli acquirenti balcanici, se tutti i prodotti del suolo e del'a pastorizia e delle miniere di Bosnia, di Croazia, di Serbia, di Albania, di Grecia avranno fatale scalo alle sue rive come alle sue stazioni.

4) *Le comunicazioni verso il Nord e il Nord-est e il Nord-ovest*, verrebbero affidate alla rete esistente e precisamente alle due linee:

1) Trieste, Gorizia, S. Lucia, Rosenbach, Villacco, Monaco di Baviera; e Rosenbach-Klagenfurt-Vienna e Linz-Praga.

2) Trieste Longatico-Lubiana-Pragerhof-Graz-Vienna e Budapest.

Erano prima della guerra le linee di massima importanza per Trieste: le ferrovie che percorrevano il suo retroterra, che le portavano il più ricco tributo di mercanzie. Ora diverranno ferrovie internazionali divise da un confine; forse da più confini, dalle stazioni terminali dell'Europa centrale: da Monaco, da Praga, da Vienna e Budapest. I nostri trattati di commercio, la nostra politica di tariffe e di dazi, le convenzioni ferroviarie con gli Stati che si formeranno alle nostre spalle, con la Germania indebolita, l'Austria trasformata, le terre slave riunite sapranno ridonare alle due grandi arterie che conducono al porto adriatico l'antica importanza.

Bisogna essere pienamente vincitori e saper dettare una pace che costringa gli antichi tributari del porto di Trieste a valersene domani come già ieri. Se impediremo che l'Austria, l'Ungheria e la Baviera, applichino tariffe di favore verso l'Elba ed i porti del Nord e tariffe proibitive verso le stazioni di confine delle linee di Trieste; se le manipolazioni di confine nostre si ridurranno ai minimi termini ed il trasporto da queste stazioni al porto sarà presso che gratuito; se otterremo che la tariffa « adriatica » rimanga tale e quale senza mutamenti, il retroterra di Trieste non muterà: il traffico al contrario potrà progredire se la politica ferroviaria italiana saprà accentrare tutti gli scambi di passeggieri e di merci ricche fra Oriente, Italia e

Europa meridionale, Austria (Russia) Ungheria, Germania del Sud nel rinnovellato centro ferroviario e marittimo di Trieste.

5) *Le comunicazioni interne e locali di Trieste e delle maggiori città redente.* Lo sviluppo delle tramvie urbane e suburbane elettriche e a vapore nel Regno è stato sovrattutto negli ultimi 15 anni magnifico: oramai una fitta rete di tramvie collega in ogni maggiore o minore città i diversi quartieri, le zone più lontane, i borghi che si avviano a diventare sobborghi, le cittadine che si sviluppano rigogliose a 10, a 20 chilometri, le città sorelle a 40, 50, a 100 chilometri. Tutta la Lombardia è intersecata da tramvie: si potrebbe quasi raggiungere da Torino-Venezia, senza valersi più della ferrovia. L'utile immenso arrecato alle terre da una tale ardita attività costruttrice è innegabile: lo scambio di prodotti e di uomini s'intensifica: l'industria può sorgere rigogliosa anche lontano dal centro abitato, la campagna è lavorata con mezzi migliori.

Le terre italiane sottomesse all'Austria, sia per poca cura del Governo, sia per poca intraprendenza dei singoli abitanti, sia per il mancato interesse dei partiti dirigenti, non hanno conosciuto che in misura limitata i benefici di una tale politica tramviaria e ferroviaria.

La rete tramviaria di Trieste è più povera di molte reti delle città d'Oriente, (ad es. di Salonicco ove scrivo queste righe). Parlando della vita del Comuni a pag. 36

e pag. 38 ho accennato al problema tramviario. La città che si estende lungo il mare per chilometri e chilometri, penetra nelle valli, si arrampica verso il Carso, avrebbe avuto bisogno di un servizio tramviario urbano e suburbano, rapidissimo e bene organizzato. Una lite, stiracchiata senza nessuna volontà di trovare una soluzione equa, fra la società tramviaria di origine belga ed il Comune, una lotta fra il partito conservatore dominante ed il socialista feroce ma talvolta giusto critico, hanno impedito per 15 anni l'ampliamento della rete, la sua organizzazione. E chi ne ha sofferto fu il popolo che abbisogna fra noi più che altrove di vivere in salubri zone, lontano dal centro, dalle vecchie case dei quartieri malsani, e chi ne ha sofferto è stato lo sviluppo delle città che vide impedito l'allargarsi della sua periferia, il sorgere di nuove industrie, la costruzione di quartieri giardini, di ville, di sane case rustiche, secondo i dettami dell'igiene e dell'estetica.

Si traccino domani strade nuove e nuove tramvie: i progetti di ieri, i più ardui come i più modesti, sieno riaffacciati, risolti! Ricordo di aver ammirato un piano regolatore della città con tutte le comunicazioni nuove segnate e studiate. Era così bello, così sano, così moderno e chiaro che fu abbandonato, dimenticato in qualche romito angolo dell'Ufficio tecnico comunale:... ma uomini nuovi lo ritroveranno.

Le tramvie urbane si allaccieranno a quelle suburbane.

1) Occorre sovrattutto sfruttare il Carso: ai milioni di fratelli italiani che verranno a visitare le province nostre, vale mostrare le recondite arcane meraviglie sotterranee di quelle terre. Il Carso è salubre: è forte: è duro! Occorre che sia svelato al mondo; più vivamente riunito alla città che lo guarda da ogni sua strada, bianchissimo: sarà necessario trasformare la linea elettrica suburbana di Opcina (Villa Occina) condurla verso Cesiano-Senosecchia-Prevallo-Postumia e verso Basovizza (il borgo più grosso della cinta di borghi del Carso triestino) Divacciano-S. Canziano. Villa Occina è destinata a divenire salubre centro di molte ville, di molte case operaie, come sarà però sempre il massimo centro ferroviario, il nodo del porto sottostante.

2) Per quanto riguarda l'Istria e Monfalcone invece di costruire delle tramvie come in origine per questa ultima località era stato progettato, sarà utile attenersi al programma ferroviario da me già tratteggiato.

E' inutile ricordare essere necessario che tutte le tramvie nuove come le vecchie di Trieste vengano trasformate e sdoppiati i binari, che il numero delle vetture venga aumentato nel rapporto di 1 : 3 che certe vecchie burocratiche disposizioni secondo cui in vie di 9-10 m. di larghezza non possono passare linee a doppio binario, vengano eliminate e così via. In Friuli

la rete tramviaria dovrà svilupparsi da Monfalcone e da Gorizia nella qual città esistevano precedentemente già due linee urbane.

In Istria esistevano la rete di Pola, la tramvia Pirano-Portorose, la linea della riviera liburnica: tutte e tre d'iniziativa tedesca.

La costruzione di nuove linee dipenderà dal maggiore o minore sviluppo delle linee ferroviarie.

A Fiume le nuove tramvie colleghino la città con l'Istria e con Buccari.

Nella Dalmazia le tramvie mancano quasi completamente (ve n'era una sola a Ragusa): le maggiori città come Spalato e Zara abbisognano di una rete tramviaria che si spinga verso la campagna. Anche le isole più abitate come ad esempio Lussino e Cherso verrebbero a guadagnare moltissimo collegando i porti principali fra loro con tramvie.

Il seguente quadro comprende le ferrovie e tramvie esistenti e quelle progettate nelle province adriatiche redente e nel loro retroterra: (*Vedi Carta*).

FERROVIE E TRAMVIE
esistenti e progettate nelle terre redente

1) Trieste e Friuli

Ferrovie

Linea I. — Trieste Sud-Riviera di Barcola-Miramare-Grignano-Riviera di Aurisina-Sistiana-Monfalcone porto verso Ronchi-Cervignano-Venezia: Linea costiera, progettata a doppio binario per i servizi locali e nazionali rapidi.

Linea II. — Trieste Sud-Grignano Sud-Bivio-Monfalcone-Gorizia Cormons: raddoppiamento del binario fra Monfalcone Sud e Gorizia-Cormons verso Udine e Treviso.

Linea III. — Monfalcone-Ronchi (accordo con la linea I[a]) Cervignano-Portogruaro, raddoppiamento del binario verso Venezia, Bologna, e Milano.

Linea IV. — Gorizia-Cervignano: Progetto di ferrovia locale a scartamento normale.

Linea V. — Udine-Palmanova-Grado. Linea già esistente.

Nuove tramvie a scartamento normale

a) da Monfalcone porto in congiunzione con la Trieste-Riviera-Monfalcone per Monfalcone (cantiere) e Monfalcone (Stazione Sud).

b) da Monfalcone porto per Ronchi-Sagrado-Gradisca-Cormons. Le automotrici da Trieste (ferrovia costiera) dovrebbero procedere direttamente sui binari delle tramvie *a*) e *b*).

Ulteriori progetti (alcuni già studiati nel passato)

c) tramvia celere da Monfalcone-porto a Grado, in cong. alla linea I.ª.

d) » » da Gradisca a Palmanova e Udine. » » » »

e) » » » » a Gorizia. » » » »

2) Trieste-Istria e Fiume

Ferrovie

Linea VI. — Trieste (Campo Marzo)-Servola-Zaule-Muggia (città)-Val d'Oltra-Capodistria-Isola Portorose-Umago-Cittanova-Parenzo-(Orsera)-Rovigno-Dignano-Pola: Progetto di ferrovia costiera per treni diretti. Binario doppio fra Trieste e Portorose.

Linea VII. — L'esistente Trieste Parenzo che potrà venir esercita ancora nei tratti locali:

1.° Muggia-Villa Decani-Capodistria.

2.° Portorose-Buie-Parenzo. Sul tratto Trieste. Muggia e Capodistria-Portorose verrà sostituita dalla nuova ferrovia principale (Linea VI.ª).

Linea VIII. — Trieste-Carpelliano e Divaccia-Carpelliano-Lupoglava-Pisino-Canfanaro-Rovigno e Canfanaro Pola: è l'antica ferrovia principale dell'Istria con le sue diramazioni.

Lines IX. — Parenzo-Pisino-Fianona-Laurana-Abbazia-Fiume: Linea progettata per mettere in relazione le coste orientali con le occidentali.

Accordo X. — Lupoglava, galleria sotto il Monte Maggiore, punto della ferrovia prima di Laurana: Nuova congiunzione per facilitare i servizi diretti Trieste e Fiume.

Linea XI. — Pola-Albona-Fianona: Progetto di ferrovia della costa liburnica.

Tramvie esistenti

1) Pirano-Portorose stazione.
2) Pola rete urbana.
3) Mattuglie-Volosca-Abbazia-Laurana.

3) Trieste e l'Oriente

Linea XII. — Ferrovia trasversale balcanica:

Trieste C. M.-Carpelliano, raddoppiamento di binario e rafforzamento della linea.

Nuova arteria progettata: Carpelliano-Castelnuovo del Carso-Sapiane-Valle del Culpa-Carlovac-Sissek; continuazione da Carlovaz per Zagabria e Budapest. Continuazione da Sissek per Belgrado e Saraievo.

Linea XIII. — Ferrovia longitudinale adriatico-balcanica:

Da Sapiane l'esistente ferrovia per Fiume: progetto di ferrovia costiera Fiume-Litorale croato-Obbrovazzo (diramazione per Zara e Novigrad) Scardona-Sebenico (Sebenico-Spalato ferrovia esistente) Spalato-Almissa-Dalmazia del sud-Scutari-Albania-Grecia.

4) Trieste e il suo retroterra verso nord, nord-est e nord-ovest

Linea XIV. — L'esistente Trieste Vienna.

Linea XV. — L'esistente Trieste-Gorizia-Villacco-Monaco-Klagenfurt-Praga.

Gruppo di linee XVI. — Progetto di linee locali a scartamento normale nell'Alto Isonzo e nella Val d' Idria: 1) Cividale-Caporetto-Plezzo 2) S. Lucia-Tolmino-Caporetto 3) S. Lucia-Idria.

5) Le Tramvie

e) Trieste-Rete-Urbana: completa trasformazione

f) Trieste progetto di reta suburbana per Zaule-Miramare-Cacciatore, ecc.:

» » carsica: Città Occina, raddoppiamento del binario:

progetto di linee nuove:
1) Occina-Cesiano-Senosecchia-Prevallo
2) Città-Basovizza-S. Canziano
3) Occina-Basovizza

g) rete di Pola (ampliamento)

h) » di Fiume

i) » di Zara (costruzione nuova)

l) » di Spalato » »

m) Zara-Zaravecchia Sebenico (costruzione nuova)

n) Isole (Lussini Cherso) » »

Si tratta di costruire in tutto e per tutto senza le due linee balcaniche oltre Sapiane non più di 450 chilometri di ferrovia a scartamento normale di cui forse cento a binario doppio.

La regione Giulia ne subirebbe allora una radicale trasformazione ; le sue terre, le sue città, i suoi porti, il suo Emporio, saluterebbero un'era nuova di pace, di lavoro che la facilitazione arrecata ai traffici dalle ferrovie possenti e capaci renderebbe vieppiù fertile : essa potrebbe alfine veramente celebrare il suo Rinascimento !

Vi sono uomini d'Istria che usciti dalle loro piccole ville e venuti in Italia combattenti nobilissimi dell'idea non sembra abbiano tuttora una pratica visione del lavoro che le terre attendono domani: campanilismo, piccole invidie di parte, dispute di dolce campielo veneto ; differenti idee fra città e città, nobiltà e plebe. L'Istria ha ancora mantenuto qua e là nel suo sangue un non so che di clausura austera dei periodi magnifici della Serenissima: è possibile che domani dall'Istria partano in cumulo idee discordi sulle necessità dei traffici: il Governo italiano prima di decidersi per l'uno o per l'altro dei progetti, prima di ascoltare una o l'altra voce esamini obiettivamente il problema di tutta l'Istria e se crede ricordi questo programma di costruzioni che osa dettare un uomo di fede, un amico di questa generosa terra istriana, combattuta e forte.

Dopo lungo studio, dopo esperienze di anni, dopo averne vagliati gli utili e i danni, ripeto: l'Istria deve venir aperta alla vita: deve venir allacciata più attivamente che mai a Trieste, suo centro morale e materiale, all'Italia, suo massimo sogno! Le ferrovie ideate corrispondono a tutti gli scopi: nazionale, economico, politico, linguistico; costruirle vuol dire riconsacrare finalmente a Roma la X regione italica!

B) Le vie del mare.

Nel 1913 la Marina italiana intera possedeva piroscafi e vellieri per 1.521,912 tonn. quella austro-ungarica invece per 1012.414 tonn. di cui oltre due terzi rappresentanti il peso delle navi inscritte nel porto di Trieste: difatti la flotta mercantile triestina superava allora il numero di 250 piroscafi per oltre 700.000 tonn. A questo rigoglioso sviluppo hanno contribuito in primo luogo gli armatori arditissimi delle città costiere da Trieste a Ragusa. È ad essi che l'Adriatico deve il suo passato splendore, deve quella intensità di traffici costieri, quella rapidità delle comunicazioni fra le due coste e verso altri mari che hanno rinvigorito Trieste come Venezia, Brindisi come Fiume, come i porti istriani e dalmati.

E' vero che il Governo austriaco non ha lesinato in sovvenzioni: Alla marina libera ad es. andarono ripartiti nel 1913 per contributi di esercizio e di viaggio

Cor. 5.079.520 di cui la maggior società l'Austria Americana ricevette Cor. 2.794.819, L'A. A e il Lloyd in prima linea come pure le società minori dell'Adriatico ricevevano poi ulteriori sovvenzioni cosidette « sovvenzioni contrattuali dai fondi dello Stato per servizii regolari » che nel 1913 raggiunsero la somma di Cor. 14.210,588 di cui 1.530,000 ricevette l'A. A. per i suoi servizi dall'America del sud ; 1.864.773 le società minori (Dalmazia, Istria-Trieste, ecc.) e 10.815.815 il Lloyd.

Per favorire l'ordinazione di piroscafi nei cantieri nazionali, l'Austria destinava dei contributi di costruzione abbastanza rilevanti : nel 1913 su ventisei piroscafi per 90646 tonn. costruiti per conto della marina mercantile a. u. di cui circa 17 per 62000 tonn. costruiti nei cantieri triestini, fiumani e di Lussino, sei piroscafi della marina libera, hanno usufruito del premio ammontante a Cor. 2.052.604.

Con tali sistemi, con uomini di valore quali gli armatori nostri, i traffici di merci e di passeggieri divennero di anno in anno più intensi, il solo movimento annuo fra Trieste e Venezia superava i 100.000 passeggieri, con la Dalmazia e l'Albania i 400 mila, con l'Istria i due milioni di passeggieri ; con le Americhe, l'Egitto, il Levante, l'Oriente, oltre Suez i 100 e più mila.

Fiume vedeva annualmente sbarcare e imbarcare

alle sue rive molto più di 2.000.000 di passeggieri: Abbazia più di 1.500.000 e così ogni porto, ogni borgata marina, maggiore o minore. Non v'era altro mare corso da tanta folla come il nostro amarissimo.

La guerra ha arrestato la vita intensa sull'acque; i porti hanno raccolto le navi in disarmo, gli equipaggi sono scesi, costretti a combattere una guerra odiata.

L'Austria non ha però trascurato di studiare il problema della vita sul mare dopo la guerra; ha tentato per ragioni evidenti di spostare nominalmente e giuridicamente già durante questo periodo della guerra il centro di gravità delle comunicazioni marittime da Trieste a Fiume, ha osato imporre che le sedi delle maggiori società di navigazione vengano trasportate nella città del Quarnero, elevando questa a porto di primo ordine, togliendo tale prerogativa a Trieste e via di seguito. Lo scopo è chiaro: svalutare l'efficienza di Trieste in ogni guisa nella tema che la città possa venire strappata al suo artiglio, appoggiarsi a Fiume come ad un'ancora di salvezza, a Fiume che magiari, jugoslavi, austriaci dichiararono incrollabilmente loro, e che noi abbiamo il sacro compito di redimere, a qualunque costo per la sicurezza del mare; per un dovere verso noi stessi e verso Trieste, il cui avvenire dipende dal libero possesso italiano di tutto il mare, per il dovere che abbiamo

verso Fiume, nobilissima gemma italiana, italiana più che mai nel suo silenzio e nel suo lavoro

Per l'Austria assicurarsi Fiume con tutta la flotta mercantile sarebbe una doppia grande vittoria nella sconfitta: giacchè con tale atto essa svaluterebbe per sempre Trieste e da Fiume, imporrebbe la propria bandiera all'Adriatico. Ma v'ha di peggio: le società di navigazione triestine pur armando piroscafi battenti ieri bandiera austriaca, erano italiane; italiano il nome di buona parte dei piroscafi, italiani i capitani, italiana la lingua di bordo e la lingua degli uffici: italiane le agenzie. I piroscafi triestini divenivano fatalmente veicoli d'italianità sui mari; domani però strappate queste grandi organizzazioni marittime alla loro sede naturale, non più a contatto di un grande centro intellettuale e finanziario italiano quale Trieste, verrebbero a trovarsi, costrette da mille imposizioni del Governo austriaco, nella dura necessità di abrogare ogni vestigia di italianità. L'assurdo diverrebbe allora realtà: con Trieste redenta, ma privata delle sue navi, l'Adriatico si trasformerebbe in un vero lago tedesco.

La marina mercantile austriaca, sia le navi ancorate nei porti da Trieste a Cattaro, sia quelle rifugiate nei porti neutri, sia quelle sequestrate dagli Alleati quale preda di guerra, passi domani senza eliminazione di sorta all'Italia. Le società di ieri dal Lloyd all'A. A ,

alle altre esercenti i servizi adriatici e la marina libera, si sottraggano al più presto ai vincoli stranieri e si trasformino in società puramente italiane. I servizi dovranno riprendere con la stessa rapidità ed intensità e nella stessa forma dei periodi di pace, prima del 1914. Non scorgo necessità di mutamenti essenziali, nè esiste alcun nuovo fattore che possa consigliare di sospendere questa o quella linea, di limitarne la velocità e la portata.

Se il Governo italiano manterrà i vari contributi di navigazione come per il passato, se concederà tutte le garanzie necessarie agli armatori che si raccoglieranno di nuovo a Trieste come prima della guerra e confiderà nell'opera loro, credo che lo sviluppo dei servizi marittimi sarà degno dell'epoca nuova che l'Italia attraverserà.

Vorrei tentare di tracciare un breve quadro schematico dei servizi marittimi che facevano capo a Trieste aggiungendo alcune osservazioni su ampliamenti opportuni e sull'istituzione di eventuali nuovi percorsi.

DIREZIONE	Società che esercivano sino al 1914 queste linee	Osservazioni sullo sviluppo dei traffici e dei servizi futuri
	A) Servizi Adriatici	
I. — Monfalcone e Grado.	Società « Istria-Trieste » e « Monfalconese ».	Opportuna intensificazione del servizio.
II. — Servizi prossimi del golfo : Muggia-Capodistria - Pirano - Grignano.	Società «Istria-Trieste» e varie (« Navigaz. comunale di Muggia » ; « Capodistriana » ecc.).	Mantenimento dei servizi attuali intensificandoli secondo i bisogni.
III. — Istria sino a Pola.	Società «Istria-Trieste» ed altre varie.	La linea celere bi-giornaliera Trieste-Pola limitata sinora a parte dell'anno, è accelerata e trasformata in permanente.
IV. — Isole e Dalmazia	Lloyd, Dalmazia U. Croata, ecc.	Vari acceleramenti e intensificazioni.

V. — Albania e Corfù	Llyod	La linea celere di Corfù trasformata in bisettimanale. Migliorie nelle altre.
VI. — Venezia	Varie società «Lloyd» servizio celere notturno « Tripcovich » o servizio espresso diurno.	Trasformazione del servizio rapido diurno in bi-giornaliero e permanente in congiunzione con i treni da Trieste e da Venezia. Acceleramento del percorso in modo da ridurlo a 3 ore e 10/20 minuti.
VII. — Ravenna	Società Forlì	Trasformato il servizio in bisettimanale o trisettimanale accelerandone il percorso.
VIII. — Bassa Italia	« Puglia » « Lloyd » « Adria » di Fiume « N. G. I. » ecc.	Miglioramento generale soprattutto nei riguardi del traf-

DIREZIONE	Società che esercivano sino al 1914 queste linee	Osservazioni sullo sviluppo dei traffici e dei servizi futuri
		fico degli agrumi.
IX. — Ancona	1) Tripcovich settimanale celere 2) N. G. I. 3) Puglia	Modificare il servizio creando una corsa *celere giornaliera* capace di assicurare la comunicazione diurna Trieste Roma e viceversa in 12 ore.

B) Servizi Mediterranei

X. — Mediterraneo orientale Grecia-Asia minore, Costantinopoli e Mar Nero.	Lloyd, e linee Greche	Servizi Lloydiani quali già esistenti. Istituzione di una nuova linea rapidissima Trieste Costantinopoli come divisata prima della guerra, dal Lloyd.

XI. — Alessandria e Siria.	Lloyd	Mantenimento delle due linee con progressivo acceleramento.
XII. — Trieste-Tripoli e Bengasi.	Linea esistenti irregolari e manchevoli (Adria e soc. Italiane.	Istituzione di un servizio regolare, rapido-Passeggieri merci.
XIII. — Tunisi-Algeri-Marocco sino a Casablanca.	Adria e soc. inglesi e tedesche.	Miglioramenti opportuni, sovratutto considerando le necessità del traffico fra Trieste Genova e Marsiglia e Barcellona e del traffico degli agrumi.
XIV. — Sicilia.	Adria e varie società italiane e Inglesi.	
XV. — Tirreno - Marsiglia - Spagna.	Adria e varie società.	

C) Oltre Suez

XVI. — Indie-Cina e Giappone	Lloyd	Il servizio del Lloyd: 6 8 partenze mensili { 2/3 celeri per Bombay / 2 linee merci per

DIREZIONE	Società che esercivano sino al 1914 queste linee	Osservazioni sullo sviluppo dei traffici e dei servizi futuri
		6/8 partenze mensili: Calcutta; 1 linea per il Giappone; 1 celere per Schangai con brevi ritocchi potrà bastare nel primo periodo: il Lloyd aveva studiato già un completo piano di miglioramento da apportare sia al materiale che all'esercizio.
XVII. — Linea dell'Australia	Soc. Ungherese di Navigazione	Era da breve istituita: 8 partenze all' anno; converrebbe sviluppare questo servizio sia creando una linea italiana che

		procurando l'approdo a Trieste di liners inglesi.
XVIII. — Linea Trieste Natal.	Lloyd, servizio celere 12 volte l'anno.	Servizio soppresso da vari anni: la sua reintegrazione sovratutto per quanto riguarda le relazioni Trieste Mar Rosso, Colonia Eritrea, Terra del Capo, sarebbe utilissima.
XIX. — Linea Trieste Golfo Persico.	Servizi indiretti rari e irregolari.	Occorrerebbe creare una linea bimensile per congiungere Bassora a Trieste.

D) Oltre Gibilterra

XX. — Servizi con il Portogallo, Francia, Inghilterra - Olanda	Adria, Wilson, ecc., Deutsche Levante Linie, Cunard L. ecc.	Bisognerebbe intensificare anche queste relazioni procurando di ottenere il prolungamento

DIREZIONE	Società che esercivano sino al 1914 queste linee	Osservazioni su lo sviluppo dei traffici e dei servizi futuri
Paesi del Nord		a Trieste di varie linee facenti capo a Genova.

E) Americhe

DIREZIONE	Società che esercivano sino al 1914 queste linee	Osservazioni su lo sviluppo dei traffici e dei servizi futuri
XXI. — America del Nord.	1) Austro Americana 304 piroscafi celeri al mese; 506 merci per varie direzioni. 2) Cunard-Line 2/3 piroscafi celeri per New Jork al mese. 3) Canadà Pac. Rel. 1/2 piroscafi celeri per il Canadà al mese.	L' emigrazione dall' Europa sarà dopo la guerra intensissima: la Russia, l'Austria i Balcani contribuiranno probabilmente in misura viva a questo movimento: il porto più indicato per accogliere tutte queste correnti emigratorie destinate all'America è Trieste. Io sono fautore delle libere

		concorrenze perciò non consiglio monopoli allo Stato italiano navi di tutte le bandiere in libera gara con le navi italiane concorrono a sviluppare questi servizi.
XXII. — America del Sud e oltre il Panama	L'A. A. faceva: 3/4 servizi celeri mensili e doveva creare una linea mensile per il Perù oltre Panama.	Anche questo servizio, suscettibile di grande sviluppo deve venire intensificato

Questo breve quadro dimostra come la rete di regolari comunicazioni marittime facenti capo all'emporio adriatico sia stata spessa e coordinata, capace di dargli il massimo impulso. I miglioramenti da me presi in considerazione che a colpo d'occhio potranno sembrare esagerati non sono che piccola parte delle progettate e richieste migliorie di anni or sono, quando nell'ora del suo più rigoglioso sviluppo - nel 1913 — Trieste era tutta intenta a rafforzare la compagine delle linee navali, rinnovando il materiale, istituendo servizi nuovi, portando la velocità dei suoi « liners » a 12, da 12 a 14, da 14 a 16 a 18 a 20 miglia, cercando nuove risorse in paesi lontani e sino a ieri chiusi ai suoi traffici.

La guerra ha distrutto ogni commercio marittimo: il porto si è chiuso e la città si è addormentata, come il mare italiano che la guarda e la difende. Nell'ora in cui la città riaprirà le sue strade a gran festa e paveserà le sue rive rinnovellate ed i suoi colli saranno luminosi per le mille faci di gioia, le vie del mare dovranno rianimarsi: risentiremo gli echi delle sirene e rivedremo la selva dei fumaiuoli variopinti e le vele dei pescatori risorti e le bianche carene; e la buona merce e la buona folla dalle navi di pace scendere alle vie bramose. Le vie del mare devono riprendere l'antico aspetto, l'antica febbrile movimentata bellezza: i traffici che ieri sapevano d'amaro come l'acque dure

e saline, e sapevano l'onde il dolore che si ripercuoteva dalle città e dalle ville, il dolore di italiani affranti e percossi, saranno domani fortissimi traffici generosi, buoni traffici d'italiani vittoriosi, d'italiani rinati. Le navi dai nomi dolcissimi che battevano la bandiera dell'ignominia riconsacreranno il nome con il tricolore: quelle che ebbero nomi indegni si riconsacreranno con i nomi dei figli prediletti delle terre e del mare che per il tricolore e la Patria sono morti.

Ma occorre ridonare vita a tutte le linee, a tutti i servizi: uomini che reggerete dopo la redenzione le terre nostre, fate che con nobilissima fede l'antica energia sul mare riprenda: se possedete pieni poteri, imponetelo!

I figli di Trieste, dell'Istria, di Fiume, dei Lussini, dell'isole tutte vi risponderanno navigando, navigando con ulissico core, con ciclopica brama, battendo navi sempre più ardite, sempre più possenti e veloci.

CAPITOLO VI.

L'agricoltura, il problema idrico, la pesca, i lavori pubblici

L'agricoltura: I canali dell'Agro Monfalconese e quelli della regione di Aquileia hanno trasformato la

ricca terra friulana: dall'Isola Morosini ai frutteti del Goriziano il perfezionamento di ogni mezzo agricolo, la buona concimazione come la buona canalizzazione, il rassodamento degli ultimi terreni acquitrinosi nelle basse dell'Isonzo hanno permesso il pieno rifiorire dell'agricoltura e sovrattutto della frutticoltura che è divenuta una delle principali industrie del bacino di Gorizia. Negli ultimi anni l'agro aquileiese ha veduto l'inizio di una più intensa coltivazione di pomidoro, sorretta dall'impianto di fabbriche moderne per la sua lavorazione. Il medio e l'alto Isonzo come i bacini del Vippacco e dell'Idria potranno dare risultati migliori in futuro se la coltivazione delle frutta verrà esercitata in ancor più larga scala e se il colono slavo affratellato a quello italiano vorrà applicare le stesse moderne e razionali vedute che il suo confratello del basso Isonzo ha già da più anni adottato.

Il Carso è terra vergine all'agricoltura, o quasi; giacchè nella doline ricche di terra rossa alligna la vite, il pesco, il ciliegio. Il Carso può dare di più all'agricoltura: occorre però risolvere il problema dell'acqua e continuare con energia il suo imboschimento. La guerra avrà distrutto molta parte delle giovani foreste impiantate nell'ultimo secolo per iniziativa delle valide commissioni provinciali di Trieste e del Friuli. Molti milioni di metri quadrati erano stati così ricoperti di conifere che ormai proteggono vasti territori e solo agli

stessi si deve se la bora in certe zone ha diminuito di violenza nei periodi invernali: è certo che questo vento ciclonico è la causa prima della aridità carsica giacchè la terra dissodata non resiste alle sue sferzate che nelle posizioni protette, come ad esempio nelle doline o in regioni contornate da boschi. Tuttavia con sagge misure si può ricolonizzare il Carso e ridar energia e fortuna alla sua terra.

L'Istria è pur sempre il grande giardino che fornisce i mercati di Trieste delle migliori ortaglie e delle migliori frutta. La coltivazione degli ulivi, la produzione del vino sono vivissime sovrattutto nelle regioni costiere. La creazione di una cantina provinciale a Parenzo per l'assaggio dei vini ed il perfezionamento dei tipi ha favorito moltissimo la viticoltura. Il vino istriano andava in tutta l' Austria, nella Germania, in altri paesi ancora. L'Istria redenta vedrà probabilmente diminuita l'esportazione dei suoi vini, data la logica concorrenza degli altri vini nazionali. Occorrerà allora favorire altre coltivazioni, così ad es. curare certi terreni adatti, più che ad altro, alla coltura estensiva e che ora per mancanza di un razionale sistema idrico sono trascuratissimi. Io parlo della media e dell'alta Istria, io parlo del bacino del Quieto; quivi la coltivazione potrà venir intensificata in guisa tale da permettere il completo sfruttamento di terreni ove tuttora l'agricoltura non segna un alto grado di sviluppo.

Il problema idrico: In Istria è necessaria, e per l'agricoltura e per le città e l'industrie, la costruzione di un grande acquedotto che pur in minori proporzioni potrebbe venire confrontato a quello che si sta ultimando nelle Puglie. Varii progetti sono stati studiati negli anni scorsi e varie proposte sono state fatte, alla provincia, anche da enti americani. La guerra ha impedito che si risolvesse l'importante problema che diverrà fra i primi e più urgenti compiti del nuovo periodo. E' probabile che i nostri tecnici decideranno di attuare il progetto di raccogliere le acque in un solo grande bacino o lago artificiale, da cui potranno venir derivati gli acquedotti per le città e le industrie e i canali di irrigazione. In rapporto con questa massima opera pubblica sarà necessario di regolare il percorso di certi fiumi istriani e in primo luogo di provvedere all'arginazione del Quieto da cui si potrà derivare acqua sufficiente per diversi scopi agricoli ed industriali.

Il grande problema degli acquedotti, dibattuto a Trieste per decenni, sembrava avvicinarsi alla sua soluzione all'inizio del 1914, con la costruzione dell'acquedotto del Timavo che ha certamente la maggiore portata fra i fiumi, le sorgenti e le acque di sottosuolo della regione triestina. Tuttavia non si può dire altrettanto per quanto riguarda la bontà delle sue acque di cui sarà necessario provvedere ad una perfetta filtrazione biochimica se si vorrà evitare pericoli per la

pubblica salute dell'Emporio. Il problema idrico di Trieste non è però soltanto un problema di acqua potabile: dalla sua soluzione dipenderà la migliore o peggiore soluzione del problema della canalizzazione urbana e suburbana, di quella del trasporto delle acque sul Carso, del problema di una condotta d'acque per le industrie, e da ultimo anche del problema dell'energia elettrica. Si aveva per lunghi anni discusso, se non convenisse piuttosto derivare le acque dell'alto Reca e della Bistriza, scorrenti dall'Altopiano Carsico ad oriente della ferrovia San Pietro-Fiume, quasi dalle falde del Monte Nevoso, ai confini della Croazia, acque limpide e chiare e salubri che discendendo verso Trieste avrebbero potuto facilmente servire per tutto il Carso Triestino, produrre energia prima ancora di venir incanalate nei serbatoi della Città: queste acque sarebbero certamente più salubri di quelle derivate dal Timavo, che potrebbe invece fornire tutta la Città e la regione di un acquedotto industriale assai efficiente e capace di dare parecchie centinaia di migliaia di metri cubi al giorno. Il pericolo di siccità, il poco rendimento delle sorgenti della Bistriza hanno costretto i progettanti ad abbandonare l'idea di quella derivazione carsica. Ma domani occorre riprenderla, perchè non v'ha acqua migliore e più facilmente derivabile di questa dell'alto Carso. Vi sono ancora le polle del sottosuolo nel basso Isonzo che possono sussidiare e l'uno e l'al-

tro degli acquedotti progettati. Per non perdere tempo è necessario però di continuare con alacre energia la costruzione del primo acquedotto cioè di quello del Timavo, affinchè gli altri lavori pubblici, ed in primo luogo la canalizzazione possano immediatamente venir eseguiti, affinchè le industrie triestine vedano finalmente facilitato il loro sviluppo anche con l'aiuto di un acquedotto più capace e così l' agricoltura del contado, la fioricoltura della costa di Aurisina.

L'energia elettrica che é insufficiente a Trieste e che da poco tempo le « Officine elettriche dell'Isonzo » avevano incominciato a diramare dalle loro piccole centrali idro-elettriche site lungo il percorso del canale dell'Agro Monfalconese e dalla nuova Centrale termoelettrica di Monfalcone, dovrà venir tratta in maggior guisa dalle acque del medio e dell'alto Isonzo.

V'era il progetto – ormai elaborato – di un grande sistema idroelettrico nel medio percorso di questo fiume, sistema capace di donare la forza a buona parte delle industrie triestine, degl'impianti portuali ed alle ferrovie, in primo luogo all'arteria transalpina Trieste- Gorizia-Villaco. Le « Officine elettriche dell'Isonzo » erano da breve tempo finanziate da enti che facevano capo all'eterna Siemens: occorre provvedere affinchè la nuova società triestina si svincoli al più presto dal capitale germanico e con l'appoggio di forte capitale italiano provveda al compimento dei progetti ideati prima della guerra.

La pesca: E' una delle principali fonti di guadagno delle città costiere che hanno visto svilupparsi diversi impianti industriali per la fabbricazione di conserve di pesce. Così fu organizzata in grande stile la pesca che ha potuto fruttare moltissimo agli abitanti talvolta uniti a tale scopo in cooperative. Le nostre coste vedranno a guerra finita nuovamente le barche chioggiotte e le barche di Dalmazia ed Istria affratellarsi; il mare che negli ultimi anni andava impoverendo vedrà dopo una sì lunga stasi ripopolate le sue acque come non mai nel passato; la pesca sarà nuova fonte di lucro e di ricchezza per le città costiere.

Saranno opportuni dei provvedimenti affinchè le vecchie industrie nutrite dalla pesca rifioriscano e si moltiplichino, e varrà perfezionare vieppiù i mezzi tecnici e sovrattutto creare e sviluppare uno speciale mercato a Trieste, facilitato dalla magnifica nuova peschiera fabbricata dal Comune e così dar nuovo impulso all'esportazione del pesce in concorrenza con i mercati del Nord.

Lavori pubblici: Oltre alle grandi opere pubbliche già tratteggiate nei precedenti capitoli di questo libro fa d'uopo ricordare come sia urgente la creazione di una più fitta rete stradale, che colleghi i vari territori, quelli carsici e quelli costieri. Nella regione di Trieste v'ha tutto un grande piano stradale che dovrà venir attuato nell'interesse stesso dello sviluppo urbano e suburbano.

La grande strada costiera Trieste Monfalcone è così urgente come la nuova ferrovia rivierasca. La costruzione di una serie di strade verso l'Istria è ugualmente opportuna.

Grandi lavori portuali non saranno dapprima richiesti, ad eccezione del completamento del porto franco triestino di Sant Andrea ove urge costruire il molo 7.° con fondali di 11 metri. Non dimentichiamo che l'Austria commise degli errori gravissimi nella costruzione dei moli e delle rive del grande porto di Trieste. L'errore fondamentale fu precisamente quello di trascurare i fondali: e ne risultò che mentre oggi una nave di 25.000 tonnellate può approdare alle rive di qualunque maggiore o minore porto mediterraneo, e adriatico, Trieste, primo emporio adriatico e terzo del Mediterraneo ha visto disertare i piroscafi superiori alle 20.000 tonnellate dalla sua rada.

Questo stato di cose deve cessare domani.

Riassumendo, i principali lavori pubblici del primo periodo sono: 1) ferrovie e tramvie, 2) strade, 3) lavori portuali, 4) impianto di una zona franca industriale o di un porto franco industriale nella regione di Trieste, 5) acquedotti, 6) regolazione dei bacini idrici e soluzione del problema idroelettrico, 7) la canalizzazione di Trieste, 8) i vari lavori pubblici urgenti per la risurrezione del grande emporio (vedi anche cap. III) 9) la ricostruzione organica e secondo concetti moderni

dei paesi e delle città distrutte dalla guerra.

Questa breve e rapida esposizione valga per quanti che intendono giovare alla causa delle terre che attendono dalla liberazione fortune nuove: ma le opere grandi che l'Italia vorrà iniziare là dove l'Austria non aveva osato che opprimere, non porteranno soltanto fortuna alle terre redente, porteranno forza e ricchezza alla Nazione. Chi ha resistito per un millennio all'urto fortissimo di razze avverse con incrollabile energia, chi oltre tutto ed oltre tutti ha saputo irrobustire la propria compagine attraverso la lotta più febbrile ed ha saputo non solo mantenere intatti i costumi e la lingua, ma rafforzare di generazione in generazione la fede e senza appoggi, come isolata repubblica, abbandonata dai fratelli d'Italia, combattuta dai popoli d'Oriente e del Nord è riescito a costruire un'economia mondiale, a varare una flotta di navi mercantili che vale quella d'Italia, a generare un porto possente come Trieste, chi ha tanto osato e potuto, saprà nell'ora storica del suo rinnovellarsi ridivenire costruttore di più grandi fortune nazionali. Egli, l'abitatore di queste terre adriatiche, hà bisogno nel suo primo risveglio del pane che rigeneri la sua tèrra, i suoi fiumi, le sue città, i suoi uomini: il suo pane è rappresentato dall'acciaio e dal ferro, dal cemento e dalla pietra che devono foggiarsi a case a palazzi, a macchine, a turbine veloci, a navi, a ferrovie. Dategli questa forza ed egli vi donerà fatica e grandezza.

CAPITOLO VII.

Problemi del lavoro a Trieste

I patti del lavoro quali esistevano nella Trieste del 1914 potevano accontentare le masse. Conquistati dopo lunga ed energica lotta che ha avuto il suo inizio violento ed il suo culmine nelle giornate tragiche dello sciopero generale del febbraio 1902 i patti di lavoro nel porto, nelle industrie nei traffici e nei trasporti se da un lato si addimostrarono utili allo sviluppo della vita economica cittadina, dall'altro contribuirono al miglioramento della classe operaia. Dal punto di vista materiale, l'organizzazione facente capo al partito socialista ufficiale è stata innegabilmente buona ed utile: dal punto di vista morale è stata invece di grande detrimento perchè ha saputo allontanare le masse da quei principii ideali che sovrattutto a Trieste dovevano essere base ad ogni espressione della vita.

A guerra finita occorrerà prevvedere perchè gli antichi patti del lavoro continuino tali e quali: impedire peggioramenti; non pretendere grandi migliorie nei primi anni. L'organizzazione operaia dovrà maturare nazionalmente: questo deve essere il compito primo

degli elementi nuovi che verranno a dirigere le masse industri della città. In passato gran parte delle organizzazioni professionali erano accentrate alle Sedi Riunite, al partito socialista ufficiale. Una minoranza aveva aderito alla Camera del Lavoro sorta per iniziativa di elementi nazionalmente ottimi, ma incapaci di concorrere con la robusta organizzazione ufficiale protetta dal Governo. Sarà utile ricostituire la Camera del Lavoro nazionale coll'appoggio dei socialisti dissidenti del Regno, dei liberi democratici, dei repubblicani in opposizione al vecchio partito ufficiale austriacante? E' indubbia l'opportunità di dare alle masse operaie quell'immediata educazione nazionale che solo un'organizzazione nuova sorta da uomini che furono alla guerra soldati d'Italia può donare. Ma per raggiungere dei risultati pratici occorre che i partiti di estrema del Regno, intendiamo quelli che furono fautori della guerra, si decidano ad occuparsi con un po' maggiore amore dei grandi problemi che nell'interesse delle masse operaie redente dovranno venir risolti fra noi.

Occorre sviluppare il cooperativismo, occorre impiantare su basi più razionali le scuole professionali, e risolvere il problema degli apprendisti. V'è a Trieste un organismo veramente utile che ha dato risultati ottimi, parlo dell'Istituto delle piccole industrie, la cui sfera d'azione è andata molto oltre la nostra città: esso ha favorito in larga misura il pic-

colo lavoratore autonomo, gli ha procurato le macchine, i mezzi, ha creato la scuola professionale, ha studiato il problema degli apprendisti tendendolo a migliorare e stabilire la posizione di questi, ha saputo infatti giovare a tutta quella serie di piccoli industriali, di artieri, di operai che hanno continuato il loro lavoro autonomo accanto a quello dei grandi impianti accentratori di energie. L'Istituto delle piccole industrie era un ente autonomo creato per iniziativa della Camera di Commercio, del Comune, dello Stato : esistono tutte le buone premesse perchè possa risorgere ; e potrà svilupparsi in ben maggior guisa se disporrà di uomini e di mezzi. L' Italia ha l'interesse di provvedere alla sua reintegrazione per poi organizzare a suo esempio istituzioni consorelle in ogni terra del regno.

PARTE II

La vita politica ed amministrativa del domani

CAPITOLO VIII.

Divisione provinciale

A) nuova distrettuazione o mantenimento dell'antica

B) Consiglio provinciale e dieta provinciale

C) Rappresentanza parlamentare

A

La divisione provinciale delle province adriatiche formanti il così detto Litorale Austriaco era fatta in doppia guisa: le tre province erano dipendenti da una sola luogotenenza accentrata a Trieste, detta precisamente luogotenenza del Litorale, ma avevano una propria legislatura politica ed una propria amministrazione, con ciascuna la sua dieta provinciale. Tale divisione corrispondeva effettivamente agli interessi del paese.

Anzitutto Trieste, con il suo territorio formava una provincia in cui Comune e Dieta provinciale s'integravano ed erano in ultima analisi la stessa cosa giacchè il consigliere municipale era pure deputato provinciale. E' innegabile che tale sistema di amministrazione abbia corrisposto: il dover pensare solo alle proprie cose

interne, il non dover nelle riunioni del parlamentino provinciale occuparsi di cose che non riguardavano la vita delle città, ha in certo qual modo generato nel triestino quel senso di autonomia che invano gli attacchi del governo contro la libertà municipale e provinciale hanno tentato di offuscare.

Naturalmente l'ampiezza del Comune che comprende tutto il territorio della provincia di Trieste (Città immediata dell'Impero), aveva fatto sì che la forza della vita municipale fatalmente soffocasse la vita provinciale. La Dieta provinciale, corpo legislativo, è andata diminuendo di importanza di anno in anno mentre vieppiù s'è rafforzata la compagine del Consiglio municipale divenuto l'esponente più genuino della vita cittadina. E' naturale però che questa divisione, questo isolamento di Trieste abbiano facilitato sovrattutto negli ultimi anni, l' opera nefasta del governo austriaco e del degno suo rappresentante Principe Hohenlohe, il quale così più facilmente è riescito a togliere una serie di prerogative che di diritto spettavano a Trieste ed al suo Municipio, senza colpire, le provincie vicine.

L'*Istria,* passata all'Austria dove il breve dominio napoleonico, dopo i 500 anni di repubblicana fedeltà a San Marco, possiede una propria Dieta provinciale: l'unione con Trieste intellettuale ed economica non poteva ne doveva essere politica dato il differente ca-

rattere delle popolazioni, il differente passato, il differente avvenire.

L'istriano ha nel suo sangue un non so che di nobilissimo orgoglio che mal potrebbe permetterli di sedere in un consiglio provinciale a Trieste, la cui maggioranza è composta dei figli di quella gente nuova e febbrile sorta dall'accozzaglia di commercianti italici e levantini, tedeschi ed ebrei e slavi che furono assimilati e trasformati in fervidi italiani dalla città che li ha ospitati e che con l'anima sua tutta eternamente italica li ha rigenerati. La Dieta provinciale istriana ha dovuto lottare per vivere perchè e slavi ed italiani ivi rappresentati in numero quasi eguale, videro l'impossibilità di collaborare, bramosi i primi di forti conquiste, i secondi soltanto difensori dell' avita italianità. Tuttavia fu opportuno che le due diete provinciali di Trieste e dell'Istria vivessero separate nè potremmo consigliare in epoche nuove la riunione dei due parlamentini provinciali la cui attività dovrà e potrà svolgersi parallela, concorde, ma divisa.

Il partito liberale nazionale che al Consiglio municipale di Trieste rispettivamente alla Dieta d'Istria aveva le redini del potere vedrebbe probabilmente di gran buon occhio quest' unione delle due rappresentanze politiche delle terre redente. I suoi uomini venuti in Italia, sentiti troppo spesso dal Governo italiano che avrebbe dovuto ascoltare anche altre voci disinteressate

del paese, hanno dimostrato l'opportunità di tale unione politica: è nell'interesse del partito liberale nazionale delle terre irredente di non morire dopo la redenzione. Ora se è facile che l'Istria agricola chiami a suoi rappresentanti provinciali uomini delle fazioni conservatrici, non sarà altrettanto probabile che Trieste industriale e commerciale, eliminati i motivi dell'unione sacra di tutte le fazioni nel nome dell'italianità rielegga dopo redenta uomini di partiti moderati, mentre l'animo suo è democratico, è ribelle. Ecco perchè un'unione provinciale sembra alle fazioni di destra l'unica forma per impedire lo sfacelo degli antichi partiti: un consiglio provinciale unito, in cui gl'istriani sarebbero rappresentati da un gruppo relativamente forte di moderati riescirebbe a neutralizzare le influenze della parte triestina, com'è probabile, composta di estremi. È certo che l'arma può essere a doppio taglio, ma riescendo, rilegherebbe Trieste al giogo degli uomini di ieri che credo abbiano fatto il loro tempo, nè possano più in epoche rigeneratrici guidare l'Emporio verso le nuove ardite fortune che lo attendono. Perciò non si tenda a mutare la divisione provinciale delle terre adriatiche redente. Essa corrispondeva agl'interessi delle popolazioni e se altri fossero stati gli uomini e il governo d'Austria non avesse favorito l'incalzante slavismo contro l'italianità premuta, i parlamentini autonomi delle provincie adriatiche avrebbero potuto

essere strumenti di grande benessere, già nel passato.

Gli Slavi alla Dieta d'Istria, ieri nemici, domani ridiverranno certamente collaboratori stimati. Concedendo loro quelle necessarie garanzie nazionali che il governo d'Italia non avrà motivo di negare per quei territori ove la storia e le condizioni attuali dimostreranno l'esistenza di masse slave non trasportate a bella posta negli ultimi anni dagli austriaci o dai loro agitatori, ma discendenti ormai dai vecchi slavi che colonizzarono l'alta Istria dopo il mille, dei slavoni che furono fedeli a San Marco in ogni tempo e che dalla coltura italiana in ogni tempo ebbero civiltà e sane direttive, concedendo loro di vivere da slavi, senza colpire nè lingua nè costumi, la forza di penetrazione italiana diverrà assai più forte ed efficace. Tuttavia chi non conosce a fondo il problema slavo delle terre irredente avrà domani a che meravigliarsi trovando l'anima slava assai più docile e meno viva di quello che forse si sarebbe atteso. Allontanati da tutti i centri di attività statale, come dalle stazioni ferroviarie, dagli arsenali, dagli uffici governativi di vario genere i vecchi funzionari, migliaia di partitanti slavi, di agitatori saranno ad un tratto eliminati: al loro posto ferrovieri italiani, impiegati italiani dei più vari dicasteri, operai italiani, arsenalotti italiani porteranno un nuovo soffio di vita, trasformeranno gli ambienti delle città e dei borghi; vedrete contadini e piccoli

borghigiani che ancor ieri parlavano lo slavo, ma che non avevano dimenticato l'italiano appreso da bambini, quando il nonno a casa rammentava ancora i fastigi del Leone, il soffio italico del Regno Illirico, vedrete tutti un piccolo ignoto popolo slavo che non odiava l'antico gergo veneto, ma che aveva temuto di parlarlo, aizzato e sgominato com' era, giorno per giorno da una folla di politicanti loschi venuti giù dalla Croazia, dalla Carniola nella veste di capi stazione o di giudici, di bottegai o di impiegati postali ma effettivamente con un compito solo, irrefrenabile: combattere, abbattere l'italianità, lo vedrete risorgere questo popolo slavo forte e sano nel più bel nome d'Italia. La vita d'Istria sarà rafforzata dall' unione delle due stirpi, onorata dall'eterna bellezza del nome di Roma che saprà imporsi ai lavoratori di tutta la gente slava Quanto è già avvenuto a Trieste ove il castello turrito e le vecchie case di Città Vecchia seppero assimilare tutta la cittá possente che crebbe loro all'intorno, come a Trieste un nucleo di corsari e di nobili ribelli italici, seppe trasformare i cercatori di fortuna che in un secolo e mezzo continuarono a giungere alle sue mura in fervidi cuori italiani, così domani ridonata libertà e fortuna all'Istria, noi assisteremo ad un magnifico insito fenomeno di gente marina e di gente d'oltre golfo che risusciterà in tutti i suoi finitimi, slavi o bastardi, una follia latina grande e pura,

La dieta istriana dovrà corroborarsi dunque dei suoi slavi della montagna, non indebolirsi, non rivivere l'ore di discordia: ma molto dipenderà dalla gente italiana che il popolo d'Istria chiamerà alla sua rappresentanza politica: giacchè occorreranno energeti, non legulei, occorreranno innamorati dell'azione, non aridi e poveri formalisti.

Il Friuli, quale si andava foggiando negli ultimi anni attraverso la sua dieta provinciale che rappresentava la contea principesca di Gorizia e Gradisca, vale a dire tutto l'Isonzo dal passo del Predil al mare, tutte le Giulie dal Tricorno ai confini d'Italia, alle sorgenti del Vippacco, dal punto di vista nazionale e politico non poteva certamente non destare preoccupazioni per il futuro. Dopo la morte dell'ultimo presidente provinciale; il Pajer de Monriva, uomo che aveva militato nei gruppi liberali nazionali e nei suoi vecchi anni aveva imposto alla dieta una certa qual concordia che forse non era sembrata dannosa agli interessi dell'italianità, dopo la sua morte saliva al potere il famigerato Don Faidutti che con un ibrido connubio clerico-slavo era riuscito a trasformare l'istituto provinciale in un ambiente di bassa politica antitaliana ed era riuscito a minare se non la lingua, certamente le italiane energie del paese. Di 260 mila abitanti che contava la contea principesca di Gorizia-Gradisca circa 120/130,000 erano italiani, sempre secondo le statistiche governative.

Quì si può dire che il giuoco del governo era ben riescito giacchè col connubio clericale la maggioranza slava andava prendendo un sopravvento tale da far temere per quanto ancora restava della italianità avita.

Il partito nazionale rappresentato anche nel Friuli dai liberali conservatori e da troppo pochi elementi delle democrazie mazziniane a Gorizia, aveva saputo tenere il maggiore comune, quello di Gorizia, che possedeva un magistrato autonomo; ma non era stato in grado di affermarsi ad esempio a Monfalcone la cui importanza come sobborgo industriale di Trieste cresceva di giorno in giorno: a Monfalcone, ove il governo austriaco aveva compiuto i suoi massimi sforzi per imporre un uomo avverso ai principi nazionali, se anche italiano, un tale Rebulla che divenendo podestà della cittadina che i nostri fanti hanno occupato i primi giorni della guerra italiana, s'immaginava di essere investito della missione antistorica di opporre con Monfalcone, ibrido centro di interessi e di mancata italianità, una specie di barriera al libero sviluppo dei sempre più vivi rapporti nazionali fra l'Emporio adriatico ed i prossimi territori italiani.

Inoltre i Comuni slavi del Carso goriziano, del Vippacco, del medio e dell'alto Isonzo rappresentavano per l'Austria una garanzia efficace acchè la libera italianità del Friuli fosse inceppata nel suo sviluppo e nella sua difesa. I capitanati distrettuali, cioè le sottopre-

fetture dipendenti dalla luogotenenza di Trieste ed installate per il Friuli italiano a Gradisca, a Monfalcone ed a Gorizia, per il goriziano slavo a Plezzo, a Tolmino, a Cesiano, erano i migliori strumenti del governo per combattere l'italianità e affermare il dominio dei preti e degli slavi.

A guerra finita, il Goriziano ormai in gran parte redento dovrà venir risollevato: esso ha bisogno più di ogni altra terra di una doppia opera di risanamento morale e materiale. Strano caso, quasi fosse scritto nel libro dei fati che le terre più italiane, l'Istria indomabile, Trieste sublime, Fiume, Zara ferme innanzi ad ogni procella, vedessero i loro abitanti colpiti nella lunga attesa dalle mille angherie nemiche, ma le città e le castella e le basiliche e i ruderi romani risparmiati dalla guerra redentrice che ha invece voluto soltanto sferrarsi sulle terre friulane, sulle terre ove il prete e il governo d'Austria credevano di aver soffocato ogni sentimento d'italianità.

L'opera di resurrezione dovrà spettare anzitutto al governo e sarà un'opera di costruzione materiale: ma l'opera di ricostruzione morale spetterà al consiglio provinciale ed ai Comuni. Si dovrà mantenere la distrettuazione attuale che irrobustisce gli Slavi a detrimento dell'italianità? ritengo improbabile che la stessa forza di assimilazione posseduta da Trieste, che domani onorerà l'Istria, penetri a guerra finita dal

friuli italiano nel mondo finitimo slavo : per le ragioni suesposte, per la distruzione materiale portata dalla guerra, il Goriziano sarà domani incapace di vivere la stessa pagina di bellezze che detterà l'Istria : tuttavia io credo che favorendo le correnti sane della popolazione, stimolando le democrazie urbane, nazionalmente pure ad accedere alla vita municipale, a lottare per penetrare nel consiglio provinciale ed a irrobustire così la compagine degli italiani, d'altro canto favorendo la parte più sana degli elementi slavi e combattendo a tutto oltranza il clericalismo, si riescirà a trasformare un po' la vita di questo paese così percosso dalle lotte nazionali e politiche.

E' indubitato che per le fortune di Trieste sarebbe assai utile riunire Monfalcone amministrativamente e politicamente all'Emporio : tuttavia oggi esprimere un giudizio in proposito è prematuro. Occorre prima che si rafforzi la compagine della vita italiana, l'energia della vita economica nel Friuli : frattanto i grandi lavori pubblici e i comuni interessi riuniscano le due città nel lavorio efficace del dopo guerra. Ed il Comune di Monfalcone, ieri centro di oscurantismo austriaco, si trasformi in libero e fiero Comune italico.

B) Dieta provinciale e consiglio provinciale:

I consigli provinciali del Regno differiscono essenzialmente dalle Diete provinciali austriache. I primi

rappresentano un'ente di ordinaria amministrazione provinciale; i secondi vivono una vita autonoma e sono dei veri e propri parlamentini della provincia

Nella Dieta austriaca il deputato provinciale gode durante la sessione piena immunità parlamentare. La Dieta provinciale avrebbe dovuto rappresentare la più valida garanzia per l'autonomia delle provincie e delle differenti nazionalità dell'Impero; così la costituzione austriaca diceva di voler rispettare i singoli popoli della monarchia, i cui desiderata e di cui diritti sarebbero stati portati alle Diete, riconosciute enti legislativi.

Tuttavia se di nome le garanzie parlamentari vennero mantenute in seno alle Diete, di fatto il governo centrale seppe soffocare le attività ed i diritti delle rappresentanze provinciali. Così in Boemia, così in Moravia, così in Istria. Rimase la parola e l'immunità goduta dai deputati, rimase fors'anche qualche prerogativa antica che i governi ed i governatori non avevano ancora osato spazzare.

I principi originari su cui si basano gli statuti delle singole diete sono innegabilmente ottimi, giacchè l'autonomia provinciale deve poter essere migliore garanzia alla vita amministrativa e politica di una grande nazione o di un grande confederazione di nazioni: ma naturalmente non era l'Austria precisamente lo stato capace di sviluppare le garanzie pro-

vinciali come già non aveva saputo mantenere quelle municipali.

Trasformando le diete provinciali delle tre provincie del Litorale in consigli provinciali italiani, identici a quanti già esistono nel Regno, noi non gioveremo al sollecito risorgimento organico della vita amministrativa e politica di quelle terre. Non ritengo necessario di governare le provincie redente come colonie o come terre a sè: ritengo tuttavia utile ed opportuno di non dimenticare il maggiore sforzo che le autorità governative e autorità comunali e provinciali e i liberi cittadini dovranno colà compiere affine di risollevare tutta la vita materiale e politica dopo tanto sfacelo. I bisogni saranno perciò immensamente maggiori di ogni altra terra d'Italia: le tendenze nuove potranno non esser del tutto concordi nei primi periodi; potranno succedere disorientamenti nelle funzioni della vita pubblica come nelle tendenze dei singoli.

Occorrerà stabilire perciò una rete di lavori di disposizioni, di garanzie immensamente maggiore che altrove, occorrerà sbrigare con sollecitudine una vasta serie di problemi che certamente un'ente autonomo, quale un parlamentino provinciale munito, di tutte le prerogative necessarie per compiere il suo libero efficace lavoro, meglio di ogni altro istituto potrebbe risolvere. Si dia perciò alle Diete provinciali delle terre redente un aspetto nuovo: si conceda loro un auto-

nomia piuttosto di fatto che di nome, si affidi loro lo studio e la pertrattazione di grandi problemi che altrimenti verrebbero confinati in qualche burocratico ufficio romano. Il valore del parlamentino provinciale sta precisamente nel saper efficaciemente sostituire e superare il parlamento nazionale e il governo centrale.

Si verrebbe a creare uno stato di cose nelle nostre regioni ben differente che nelle altre provincie d'Italia, ma si tratterà in ultima analisi di un periodo breve sino alla piena riorganizzazione della vita nelle terre redente. Se l'esperimento riescisse allora le identiche facilitazioni accordate ai parlamentini provinciali d'oltre golfo potrebbero venir introdotte nei consigli provinciali del Regno, contribuendo così ad alleggerire sia il parlamento che il macchinario burocratico dell'Amministrazione centrale.

Sarebbe egualmente utile di rispettare le antiche prerogative delle Diete e di mantenere in vigore l'immunità parlamentare dei rappresentanti provinciali delle nuove provincie.

Le elezioni avvenivano a Trieste a suffragio allargato diviso in quattro corpi di cui due potevano dirsi rappresentanti della democrazia lavoratrice ed intellettuale, gli altri due delle classi borghesi. La camera di Commercio delegava 4 rappresentanti al Consiglio dieta mentre ogni corpo ne eleggeva sedici, più 12 tutti e 4 i corpi riuniti nel suburbio della città: in to·

tale il Consiglio dieta di Trieste comprendeva 80 membri. Le elezioni nelle provincie d'Istria e di Gorizia avvenivano anche secondo classi e distretti, ma il suffragio era meno allargato che nella provincia di Trieste.

E' necessario abolire questi sistemi antiquati di suffragio e senza indugio imporre il suffragio universale unico ed eguale per tutti, quale vigente in Italia. Gli inconvenienti che potranno sorgere da una improvvisa libertà di voto sono relativi: ad esempio l'avvento al potere dei socialisti ufficiali il cui passato è tristissimo per le tendenze antinazionali e austrofile dimostrate in ogni occasione palesemente ; ma d'altro canto non si possono preferire quei conservatori che hanno indubbiamente danneggiato la vita amministrativa del paese col loro ritegno e la loro inesperienza. Il suffragio universale potrà più facilmente permettere ai sani elementi delle democrazie nazionali di penetrare negli ambienti popolari, di risollevare il sentimento nazionale e di portare alla direzione delle cose uomini che insieme alla fede italica, mantengono intatta e pura la grande fede di Mazzini e di Pisacane.

C. Rappresentanza parlamentare:

Ad alcuni studiosi delle terre nostre è sembrato ingiusto che dopo la redenzione le nuove provincie siano rappresentate al parlamento italiano da un numero

di deputati eguale a quello che da esse era inviato al parlamento di Vienna. È evidente che per infinite ragioni morali e politiche una riduzione dei mandati non può ne deve avvenire. Anche se in seguito allo spopolamento causato dalla guerra il numero degli elettori per distretto dovesse essere considerevolmente minore nei primi anni della media degli elettori degli altri distretti del Regno non si potrà per questo procedere a diminuzione di mandati. Le poche diecine di deputati che rappresentavano al Parlamento di Vienna le terre irredente dovranno in egual numero poter rappresentare le terre risorte al parlamento nazionale. Prendendo ad esempio la città-provincia di Trieste la cui popolazione del 1914 era di qualcosa superiore ai 250 mila abitanti e la cui media per il decennio 1915-1925 era presupposta – prima della conflagrazione europea – in 300.000 abitanti, con 5 rappresentanti al parlamento, ogni suo distretto elettorale veniva a comprendere circa *50-60 mila abitanti.*

Come si vede distretti molto inferiori a quelli urbani del Regno che talvolta comprendono agglomeramenti di 70 ed anche 100 mila abitanti.

Se la nuova Trieste dovesse per fortune propizie ripossedere nel 1920 la popolazione del 1910, vale a dire dell'ultimo censimento ufficiale, cioè 225 mila abitanti, i 5 Collegi non comprenderebbero ciascuno più di 45000 anime in media. È spiegabile perciò il dubbio

insorto in alcuni ambienti se sia possibile e politicamente morale di donare alle terre redente un numero maggiore di rappresentanti che ad ogni altra terra d'Italia. Rimanendo nell'ordine d'idee suesposto sulle maggiori necessità delle nuove provincie e sulle opportunità di acclimatarle a certi sistemi amministrativi e politici da esse non possedute come, vedemmo utile il mantenimento dell'autonomia provinciale, così nel mantenimento di un identico numero di rappresentanti parlamentari che nel passato, scorgiamo una novella garanzia per il libero, concorde sviluppo di quelle terre.

E' noto che nelle elezioni parlamentari esiste in Austria il suffragio universale: epperò in questo campo non occorreranno essenziali riforme in quanto il parlamento italiano è costituito circa sulle medesime basi elettorali.

CAPITOLO IX.

Tendenze di autonomia e vita deì comuni

Fra le leggende che corrono in molti circoli avversi a noí irredenti, in ambienti d' impenitenti neutralisti e germanofili v'ha una che occorre sfatare. Dice questa leggenda che gl'irredenti preferirebbero ad una

vera e propria redenzione ed unione con l'Italia, il puro e semplice ottenimento di una larga autonomia, capace di conceder agli aborigeni il pieno diretto reggimento delle proprie terre. Così nasceva a suo tempo l'idea, che divenne più tardi proposta dell'On. Sonnino nelle trattative con l'Austria, di trasformare Trieste in Città libera. Pur dopo dichiarata la guerra e caduti gli ultimi sogni di quanti speravano di raggiungere questa utopia, parve ancora a moltissimi crescere in noi irredenti una forza centripeta che come ci aveva tenuti in ogni tempo lontani per ragioni nazionali da Vienna, ci allontanerebbe domani per ragioni economiche da Roma. Niente di più falso! L'autonomia politica dovuta a ragioni economiche non è stata mai ne richiesta ne desiderata dalla gran folla degli irredenti. Essi bene hanno compreso che non la trasformazione ad ente libero del loro piccolo territorio adriatico, che contorna e rafforza Trieste, gioverebbe alle terre ed alle popolazioni bisognose di faticare per un grande avvenire di traffici e di libertà marittime, ma la piena incondizionata unione politica all'Italia dal cui rifiorire e dal cui rinnovellamento essi attendono quel benessere materiale e morale, quello sviluppo a grandi linee a cui essi accudivano prima dello sfacelo prodotto dalla conflagrazione europea.

Tendenze (quali ho descritte nei vari capitoli precedenti) di poter ottenere speciali prerogative nei singoli

rami dell'amministrazione, dei traffici, tendenze di veder assicurata al proprio mare l'intensa navigazione dei tempi passati attraverso trattati commerciali col retroterra d'Oriente e del Nord, tendenze che noi tecnicamente potremmo anche chiamare di autonomia, nel senso ristretto della parola e dell'oggetto trattato, non possono dirsi tali dal punto di vista generico e tanto meno dal punto di vista politico. L'unione politica, amministrativa, doganale, ecc. col Regno da singole prerogative che potranno poi venir anche allargate a tutta la Nazione e divenire generali disposizioni per la vita nazionale, non verrà, certamente lesa ma anzi rafforzata in maggior guisa. Bisogna considerare la speciale situazione delle terre che sorgono dopo un periodo di pieno sfacelo guerresco a nuova vita e sorgono memori di un passato politico fra i più tragici che solo una amministrazione robusta e sana aveva reso meno doloroso per le folle lavoratrici e per il cittadino privo di orgoglio nazionale: la nuova situazione deve apportare libertà politiche, libertà ed unione nazionale, ma non potrà mutare da un'ora all'altra il sistema di amministrazione a cui le popolazioni erano ormai avvezze. Per questo le proposte da me tratteggiate nei vari campi della vita pubblica e dei commerci; per questo motivo la necessità di mantenere certe usanze che possono sembrare prerogative, di donare certe libertà che possono sembrare autonomie, ma che in ultima analisi

hanno il solo scopo di irrobustire tutta la vita dei paesi rinati.

Perciò se si chiedono per Trieste e per l'Istria speciali misure non si creda nè si dubiti subito che queste possano nascere da un desiderio insito nelle genti adriatiche d'oltre golfo di vivere una vita a se: si ammiri piuttosto la tendenza di voler rifiorire al più presto e con tutti i mezzi per rafforzare insieme alle proprie compagini, quelle della Nazione intera.

Noi riviviamo oggi la storia del risorgimento italiano quando con l'ottenimento della libertà risorgeva immane il repubblicano senso dell'autonomia municipale. Il regionalismo non è morto ancora e la storia che va dal 48 al 66 si ripercote oggi nelle terre adriatiche. V'ha in noi un fiero ardente patriottismo locale, un forte sentimento civico. E' un residuo di trecentesca memoria che le diuturne lotte contro l'invasore, gli antichi trattati coi signori di Asburgo, calpestati e derisi, hanno vieppiù mantenuto vivo attraverso i secoli. Ognuno fra noi freme alla parola: « libero comune italico » e sente per quest'avita forza che gli fu tramandata e serbata dagli avi un attaccamento grande e puro. In ogni tempo Trieste ha voluto essere riconosciuta « libero comune » ed è la vita municipale che in ogni tempo ha accentrato tutta la difesa della passione nazionale e delle ultime libertà. Fiume ancora nel 1863 otteneva di essere riconosciuta pienamente autonoma con

queste parole: « corpus separatum adnexum sacrae Regni coronae ». Meno vive furono in Istria le vicende della libertà comunale perchè la libertà e la vita di tutta la provincia erano affidate a San Marco e da San Marco protette. Ma passata all'Austria nel 19.° secolo anche l'Istria ebbe bisogno di accentrare la difesa della vita nazionale intorno al labaro di ogni municipio su cui spiccava ancora il leone alato e da cui ogni pietra sollevava il ricordo della più grande repubblica italiana.

Così è sorto questo senso municipale di libertà; nè un breve periodo di lotte nè una piena agoniata liberazione possono soffocarlo da un'ora all'altra, come non è morta da un'ora all'altra la repubblicana fede italiana di certi comuni del Regno durante gli anni del Risorgimento. Ma tutto ciò non vuol dire autonomia, non vuol dire spinta verso una vita isolata e sola; tutto ciò vale piuttosto come simbolo di grande italiana fermezza, come tendenza di mantenere nella completa e indiscussa unione nazionale quel carattere di robustezza locale che in ultima analisi tempererà le folle e genererà una più valida corrente di simpatia fra redenti e fratelli di tutta la Nazione. In fin dei conti le terre che ultime passano alla gran madre comune con questi intendimenti di libertà e di lavoro dimostrano di essere pienamente all'altezza del compito che le attende, dimostrano la maturità storica della loro redenzione. Esse intendono non distruggere d'un tratto il passato, ma

coltivarlo nei ricordi e nell'avvenire, conscie della missione storica che fu loro fidata in ogni tempo, sentinelle antiche della latinità verso il suo oriente, missione che esse da sole senza appoggi, senza nulla pretendere hanno compiuto fidenti nella propria insita e grande forza che proveniva dalle municipalità, latinamente ribelli.

Se queste tendenze di libertà municipali e di prerogative economiche vengono designate come desiderio di ottenere una più larga autonomia dopo la redenzione, bisogna affermare che così non è. Le popolazioni, i municipi, gli intellettuali non bramano che una sola cosa: la piena assoluta incondizionata unione. Correnti di autonomia non sorgerebbero anche se si volesse fiaccare l'istituzione municipale, anche se si dovesse rendere meno elastica l'amministrazione, anche se non si potessero ottenere speciali facilitazioni e prerogative per la vita dei traffici: ma perchè non mantenere e irrobustire tutte ciò? perchè in una regione posta ai confini etnici più perigliosi, in una regione che ha dato simili esempi di bellezza attraverso i secoli più oscuri, non mantenere certe speciali garanzie di libertà regionale, di libertà municipale affine di rendere più agile il compito dei nuovi e dei vecchi abitanti? Perchè nella decima regione d'Italia non ridonare alla vita dei comuni quella autonomia che è si bello e fortunato retaggio di unione e di concordia di

ogni tempo nostro migliore: dalla lega Lombarda all'epopea garibaldina?

Io credo che innalzando l'istituto municipale a novelle fortune noi non svilupperemo correnti regionali o di autonomia, noi renderemo piuttosto agile l'amministrazione interna del paese, noi colpiremo le burocratiche forme di governo che ormai è tempo di abbattere prima che tutta la vita italiana ne risenta i malefici effetti, noi rafforzeremo il sentimento del dovere e della concordia nei singoli e doneremo alle più vaste folle un valido strumento, perchè crescendo l'attaccamento verso il loro comune, si sentano più unite e più serrate fra loro nel nome di tutta la Nazione.

Autonomia economica e vita libera e forte dei comuni nelle terre redente vorrà dunque essere simbolo di più grande italianità, di migliore fusione della gente nel nome di Roma.

CAPITOLO X.

I partiti politici di domani: la necessità di una concorde democrazia per lo svolgimento del grande lavoro di risorgimento materiale e morale.

Il groviglio dei partiti politici di ieri, gli uni fedeli all'Austria, gli altri – ed erano maggioranza — prodotto

di grandi rinuncie di principii, di correnti, di idee per un unico scopo: la difesa nazionale, muterà pienamente a guerra finita, a redenzione piena.

Gli Slavi, che ieri pur divisi per idee e principi, clericali o liberali, si trovavano uniti e ligi al governo quando si trattava di combattere l'italianità antica, non avranno più dopo la redenzione motivo serio nè appoggio per minare i possessi italiani: mancheranno i capoccia che ieri fomentavano gli asti e le lotte e che appartenevano a categorie di funzionari e di professionisti che certo non rivedremo sì facilmente nelle terre nostre. Gli Slavi che per fatalità di cose non potranno esser riuniti ai loro confratelli, ma dovranno trasformarsi in cittadini italiani, non diverranno, è certo nei collegi e nelle municipalità miste strumenti di disordine. Io credo che i loro partiti politici si svilupperanno vieppiù verso le democrazie ed il socialismo e contribuiranno al benessere del paese, salvo forse in certi distretti rurali, ove il prete, se il nostro governo non interverrà energicamente, non cesserà di compiere l'opera sua deleteria.

Dei partiti italiani che si staccarono dal principio della difesa nazionale, quello clericale rappresentato nel Friuli dai seguaci di Don Faidutti, nell'Istria da quelli di Don Spadaro, è innegabilmente in grado di nuocere anche dopo la guerra. Guai se il Governo di Roma dovesse permettere l'avvento al potere di queste

file che hanno tradito la causa nazionale e delle libertà in ogni tempo.

Allora si che avremmo un rifiorire torbido di correnti autonome nel peggior senso della parola, in senso austriacante. *Si può impedire ciò ed a tempo favorendo le correnti più genuinamente democratiche della folla.*

L'altro partito che ha dimenticato i doveri imposti alle democrazie, di difendere i principii nazionali per poter collaborare da eguali con le democrazie di tutto il mondo al raggiungimento dei grandi ideali del socialismo, l'altro partito è quello socialista ufficiale adriatico, la cui compagine è andata irrobustendosi vieppiù durante questi anni di guerra mercè un'opera sana di assistenza civile e la collaborazione per risolvere il problema degli approvigionamenti nelle terre adriatiche e a Trieste in primo luogo.

Il grave torto di questo partito è stato di dimenticare i doveri morali imposti alle democrazie irredente, di non comprendere come la difesa nazionale abbisognasse del concorso delle folle per riuscire efficace. La materialità dei fini dei socialisti ufficiali fu in ogni tempo troppo evidente e chiara. Se avessero compreso la nobiltà del loro compito ; se si fossero atteggiati a difensori di libertà, (e libertà non vuol dire solamente garanzie e trattati di lavoro, libertà e diritto di difendere la propria lingua, la propria casa, i propri costumi antichi) sarebbe stato loro riservato il grande compito

storico che invece fu sfruttato dai partiti conservatori: « dai liberali-nazionali ». L'irredentismo ed il sentimento nazionale sono stati curati invece in alto: le folle troppo lontane dai circoli borghesi non subirono il fascino della parola, « italianità » che sporadicamente. I liberali non seppero favorire che attraverso il campo scolastico la volgarizzazione del sentimento di necessaria difesa nazionale: sarebbe occorso valersi di ben altre forze per penetrare nell'animo chiuso delle masse e innamorarle a tale lotta che voleva dire soltanto resistenza: sarebbe occorso portarle a questa attraverso la lotta economica, attraverso la stessa lotta di classe. E non era forse lotta economica quella delle genti slave attratte da un urbanismo « politico » nelle città italiane? I socialisti avrebbero potuto comprendere, divenire gli arbitri della situazione nelle città maggiori della costa, affratellarsi all'opera purissima che Cesare Battisti andava compiendo per la sua Trento.

Invece preferirono allontanarsi sempre più dai principi ideali, e imbevuti di puro marxismo materiato dalle mille necessità del momento, furono grati ad un governo austriaco, che, elargendo il suffragio universale, rafforzava le basi politiche dei loro gruppi, furono ligi alle disposizioni emanate dall'organo centrale dal partito da Vienna, accettarono la guerra senza proteste come i loro compagni di Berlino, divennero semplicemente coadiutori del Governo per lenire le sofferenze della

gente indigente, causa la guerra, divennero un partito d'ordine, conservatore come azione politica, anche se socialisti nei principi fondamentali della lotta economica.

L'organo loro « Il Lavoratore » esce dopo lo scoppio della guerra italiana in doppia edizione giornaliera: leggendolo si prova una strana impressione: a volte trovate oscuri articoli che straziano cuori italiani: a volte inni di pace, di fratellanza, di bontà ci portano fuori del campo reale: a volte frasi che il poliziotto censore austriaco non può aver compreso, dicono che v'ha ancora fra quella gente rimasta a Trieste non a lottare, ma a subire qualche nostalgico italiano, qualche uomo che noi redimendo Trieste, redimeremo.

Cosa avviene ora laggiù? Sorge fra gli uomini dirigenti il partito socialista ufficiale adriatico il rimorso per gli errori commessi e sotto il velo del necessario ritegno e della ormai fatale devozione agli i. r. superiori, incominciano a comprendere che il loro sistema è fallito, che il loro tradimento dell'italianità li ha traditi. Hanno è vero collaborato acchè la miseria e la fame sieno meno terribili fra la gente che attende: e sono riesciti ad incatenare al loro carro simpatie di folle ignare più che non mai nel passato. Ma hanno predicato l'odio basso e sozzo di fratelli contro fratelli come i loro compagni di Vienna e di Berlino: hanno celebrato i fasti militari dell'Austria. Tuttavia qualche frase stac-

cata, qualche notizia lontana ci farebbe ritenere, che vi sia in qualcuno la coscienza degli errori commessi, il desiderio nuovo di abbandonare le antiche teorie crollate dopo la guerra, di abbandonare postumi sogni di Zimmerwald? od è piuttosto pura e semplice tema di venir dichiarati domani traditori della Patria?

O nasce in qualcuno il desiderio di distacco da quei loro stessi compagni ufficiali d'Italia che hanno tentato di indebolire con le loro sabotatrici mene la compagine di tutta la gente nostra in lotta per la libertà del mondo? Vorrebbe dire rinsavimento? E allora domani mentre Trieste ringiovanirà inghirlandata dei tre colori, noi non dovremmo ritrovarvi i capoccia di ieri, i venduti di ieri, ma tutta la folla più sana, tutta l'intellettualità loro più onesta; e la verità di questa transumanazione ci dovrebbe venire garantita dagli uomini pochi, ma puri che vollero essere là per ridirci la storia dei due anni di martirio e di rinnovellamento!

Se ciò dovesse avverarsi, il grande compito che spetta alle democrazie delle terre redente, sarebbe enormemente facilitato e l'avvenire di lavoro e di concordia assicurato.

Il partito borghese « liberale-nazionale » che era divenuto paladino dell'italianità, aveva saputo raccogliere intorno a se tutti quelli che pur dissentendo per principi politici e per sistemi di lotta, compresi del pericolo immenso della scissione degli elementi nazionali

in varie fazioni, preferirono rinunciare ad ogni velleità di parte votando nei momenti del pericolo per i candidati conservatori. Così s'è formato il blocco liberale-nazionale, padrone di tutti i maggiori comuni italiani. Uomini grandi e saggi lo ressero, ma non seppero creare una schiera di saggi discepoli, nè seppero foggiare se stessi e la lotta nazionale da essi diretta secondo le necessità del momento: occorreva volgarizzarla, ma dagli alti pulpiti delle congreghe liberali non vollero discendere fino al popolo ignaro: occorreva combattere i sistemi slavi, dente per dente, occhio per occhio, occorreva opporre alle banche, ai milioni slavi, i milioni italiani. Invece l'irredentismo era divenuto fino a se stesso: non fine attivo, ma passivo di lotta. Un loro scrittore nazionalista, noto anche in Italia raccontava alcuni anni or sono di aver parlato con Giolitti e tratta l'impressione che l'Italia si sarebbe apprestata ad un cimento per la liberazione delle terre irredente: povero illuso! Così si pasceva anche fra gli intellettuali un sentimento strano che li portava sempre più all'inazione, mentre i nemici agivano e penetravano dappertutto.

Sane correnti intellettuali sorsero dopo il 1900 in mezzo al popolo: prima e migliore fra tutte, quella dei mazziniani, che combattuta a morte dal governo, aspramente avversata dai liberali, seppe tuttavia mercè l'organo suo « L'Emancipazione » educare larghi circoli

giovanili alla più fervente italica idea ribelle. Il movi-[illegible]o repubblicano s'è esteso da Gorizia a Pola; ha fatto breccia in ogni comune maggiore o minore; ha conquistato migliaia di giovani cori. Ufficialmente è morto, ma di fatto sussiste ancora e non può morire: cadono i suoi migliori discepoli alle trincee italiane, fremono al di là i pochi superstiti, vegliardi e giovinetti domani ritorneranno e liberi si riuniranno alfine, essi che furono fra i più puri e più alti precursori dell'idea.

Per combattere con sistemi economici più radicali, per penetrare nelle folle e riunirle e portarle lentamente verso la più viva fede nazionale erano sorti a Trieste l'Unione Economica Nazionale ed i circoli rionali ad essa accentrati. Sull'opera loro non mi è lecito, per ragioni che si comprendono, parlare in quest'ora di vigilia: rammento che fu breve, ma intarsiata di sì magnifiche imprese, di tanti ardimenti che nessun impedimento di governo austriaco, nessun malvolere di partitanti borghesi ha potuto offuscare. L'Unione Nazionale, i circoli rionali non sono morti: essi attendono quel giorno...

Oltre a queste due correnti giovani e sane ricordo un tentativo di affermazione di socialisti dissidenti e nazionali; bel sogno tramontato per mancanza di uomini e di mezzi.

E' evidente che il partito borghese, se ieri riesciva

ancora a raccogliere intorno a sè nell'ore del pericolo i democratici « nazionali » domani, caduta la necessità imposta dalla concorde difesa, vedrà tutti questi disertare le proprie file. Non solo differenti concetti e direttive, non soltanto gli errori antichi ma tutta la nuova politica degli elementi liberali e nazionalisti venuti nel Regno ha creato un abisso fra loro ed i combattenti ideali delle folle alleate nell'ora della difesa nazionale. Il partito conservatore delle terre irredente non ha giuocato una nobile carta atteggiandosi unicamente a paladino dei propri interessi nel Regno: gli fu facile imporsi ed assicurarsi il potere alle commissioni dei profughi; gli fu agevole d'impedire l'assunzione di altri elementi che non fossero i suoi al « Segretariato per gli affari civili » e cosí di largire quasi tutti i posti di segretari municipali, di commissari, di prosindaci ai propri affiliati, eliminando per principio tutti gli elementi di più radicali idee. I Governi di Salandra e di Boselli hanno facilitato questo strano sistema di penetrazione di un solo gruppo a detrimento della folla: e fu male perchè la gran massa degli irredenti, che non ha potuto essere alla fronte combattente, ma ha dovuto vivere nelle città a lavorare ed attendere, s'è trovata isolata, moralmente abbattuta, senza direttive di sorta, timorosa di tentare un passo che fosse capace di generare discordie, timorosa di mettersi in aperto conflitto con le commissioni, che avrebbero saputo anche colpire un ribelle di

troppa italianità togliendogli i sussidi, descrivendolo quale persona sospetta. Il partito liberale ha così, sfibrato e disorientato la gente che attende, ha lasciato correre la voce di discordie intestine fra la gente irredenta mentre non credo sia esistita più unisona e bella folla concorde della nostra delle città e della fronte: forse sì, fra 10.000 irredenti oscuri e ignoti ma concordi, e 100 irredenti notissimi che dicono di rappresentarli, ambiziosi e discordi, l'estraneo vede le discordie di questi, nè ammira il sacrificio di quelli. E' bene perciò che tutti gli uomini migliori d'Italia ricordino che la concordia esiste magnifica ed è soltanto offuscata da un breve nucleo di gente timorosa per il proprio domani.

Ma questa concordia fra gli umili ed i combattenti è di gran buon auspicio: essa ci ricorda che tutte le forze oneste della democrazie potranno cementare fra loro quella sacra unione di gente irredenta che deve portare al risorgimento morale e materiale delle terre nostre: da questa folla sorgeranno gli esperti, i tecnici, i coraggiosi, gli innovatori: da essa si riveleranno le nuove fibre che ieri vivevano oscure e lontane.

Il partito conservatore non può risorgere a Trieste: l'Emporio è troppo ribelle per ammettere ancora sistemi di amministrazione e di vita quali vigevano fra i nostri nonni. Forse la provincia vorrà ancora mantenersi fedele agli uomini di ieri: ma non per lunghi

anni perchè, ne sono certo, la buona scuola di Trieste aprirà dappertutto negli animi più liberi una breccia viva e forte. Ma perchè i conservatori non possano più impadronirsi del reggimento delle cose nostre, occorre che questa concordia ideale fra le folle si affermi praticamente senza timori sino dalle prime settimane della redenzionc e che non sia osteggiata da chi può osteggiarla.

Se l'alto significato morale di un'unione sacra fra le democrazie irredente sarà compreso ed apprezzato come va dai confratelli del Regno, questi dovranno favorirne la creazione con ogni mezzo.

Le correnti democratiche possano così unirsi al più presto! Create le basi ad ogni partito, dai socialisti nazionali ai repubblicani, ai liberi ed onesti democratici innamorati della loro Trieste e del programma di lavoro che solo elementi nuovi oseranno attuare, si affermi subito il nucleo centrale capace di fondere tutti i diversi partiti di estrema nel solo nome di Trieste nuova. E siccome le folle redente avranno bisogno di un regime nuovo di vita che non sia di odii e di sfaceli, ma di passioni famigliari e civiche, quest'unione di forze sane e popolari dovrà poter penetrare dappertutto nella vita nostra e generare grandi cose.

Attenti però: chè elementi discordi, elementi oscuri, partitanti ed ambiziosi ed affaristi vigilano perchè Trieste sia buon pane per i loro denti. Attenti di non illu-

dersi che la lotta, se lotta può dirsi la forza viva che spinge un popolo verso il suo Rinascimento, sia facile e piana. Occorrerà sacrificare tutto alla Patria per risollevarla ed impedire contese civili fra i pochi che non hanno diritto di imporre un regime di debolezze ed i molti che hanno il dovere di escire dalle folle per guidarle e per beneficarle; occorrerà lavorare fidenti nella propria robustezza morale ed intellettuale, nell'alta morale adamantina di tutta la nostra gente redenta.

PARTE III

Da Fiume alla Dalmazia

CAPITOLO XI.

Fiume e la Dalmazia nei vari aspetti della loro vita del domani.

Fiume è il pegno per l'italianità dell'Adriatico, il pegno perchè Trieste rifiorisca all'antico splendore. La missione italica della città del Quarnero assurge in questo momento a sommo grado.

Non vale ricordare la storia; Fiume fu piccolo porto autonomo, fu libero comune. Maria Teresa elevò la città a porto franco e riconobbe con diploma del 1779 « Fiume corpo separato provvisoriamente annesso all'Ungheria (corpus separatum adnexum sacrae Regni coronae) ».

La convenzione di Budapest del 1863 riconobbe tali prerogative della città.

Ma lo sviluppo di Fiume è di recente data. Vi concorsero buone industrie e facilitazioni accordate per l'esportazione dalle Ferrovie dello Stato ungheresi, vi concorse l'organizzazione del servizio transatlantico e dell'emigrazione, vi concorse sovrattutto l'aumentata esportazione di legname e di zucchero per l'Italia, per il Levante e le Indie.

Il governo ungherese costruì un porto non molto spazioso, ma razionale per capacità di tonnellaggio e sovrattutto per bontà di approdi. Alle sue rive possono scaricare i maggiori transatlantici, ciò che, come abbiamo già visto, non avviene a Trieste,

Il grande transito dei legnami è stato facilitato dallo stesso retroterra croato bosniaco di Fiume: quivi sorgono le più forte segherie ed i migliori impianti dell'Impero. Quivi i boschi più fitti. La grande arteria ferroviaria Zagabria — Ogulin – Fiume metteva dunque in rapporto l'Emporio ungherese direttamente con i maggiori centri d'esportazione del legname, che trovava in Fiume stessa dei piazzali più spaziosi che a Trieste, meglio e più direttamente congiunti alle ferrovie e con i pontili d'imbarco. Le linee di navigazione regolare per quasi ogni porto d'Italia ne facilitavano l'esportazione.

Lo zucchero era in buona parte prodotto austriaco che, per ragioni varie, preferiva prendere la via di Fiume, pur trovando per lo più in quel porto gli stessi piroscafi triestini, che lo caricavano per il Levante e le Indie; la mancanza di spazio e di approdi a Trieste, sovrattutto in primavera ed autunno facilitarono lo sviluppo della città del Quarnero. Nel traffico passeggeri mercè una buona politica di tariffe ed una buona combinazione di orari e di sistemi fra le ferrovie d'oriente, quelle ungheresi, la forte società fiumana

« Ungaro-Croata » che eserciva le linee di navigazione Fiume-Venezia e Fiume-Ancona e le ferrovie italiane e francesi, Fiume ebbe una posizione preponderante che seppe abilmente sfruttare, divenendo così uno dei centri di maggior importanza per le comunicazioni fra Oriente e l'Europa meridionale ed Occidentale.

Tale la posizione dell'Emporio ungherese quando la guerra europea venne a serrare la sua navigazione adriatica e mediterranea e costrinse i suoi vapori a limitarsi al servizio costiero con le isole del Quarnero e la costa croata e dalmata.

La città aveva allora, senza la vicina Sussak, che è fortemente croata ed appartiene di fatto alla Croazia, 54000 abitanti divisi in circa 31/33 000 italiani, 6000 ungheresi, 15000 slavi.

***

La nuova Fiume, quale risorgerà dopo la conflagrazione europea dev'essere ad ogni costo italiana.

Se rimanesse ungherese o divenisse emporio dell'Impero, proprietà mista dunque dell'Austria e dell'Ungheria, noi vedremmo grandi e gravi mutamenti nella vita adriatica L'italianità avita sarebbe rapidamente sopraffatta da un'immigrazione intensa di ogni stirpe austriaca e sovrattutto di tedeschi. Le società di navigazione triestine, che pur battendo bandiera austriaca

divenivano ovunque sui mari strumenti d' italiana energia marinara, costrette a mutar uomini e ambienti, strappate a Trieste redenta diverrebbero a Fiume organismi puramente austriaci, legati più che mai ai padroni germanici o viennesi. Vedremmo minata allora la stessa italianità dell'Adriatico, distrutta ogni speranza di un rapido riaffermarsi di Trieste nell'interesse di tutta la N zione. L'Italia vittoriosa padrona del mare vedrebbe ad altri nuovamente riservata la supremazia commerciale sul mare che è suo.

L'Austria, abbiamo già veduto tutto ciò a pagina 65, mira a raggiungere questo obbiettivo in caso di sconfitta ed ha già imposto a molti enti marittimi di trasportare la loro sede da Trieste a Fiume.

Anche se Fiume venisse riserbata all'Ungheria con uno scalo per la Boemia e l'Austria o alla Iugoslavia « austriaca » qualora fosse riserbato a Carlo I e IV di risolvere praticamente il piano vagheggiato dallo zio, il pericolo di veder minacciata la prosperità marittima italiana sul mare nostro non scemerebbe.

Nè varrebbero trattati o moderazioni: in ogni tempo l'economia austro-germanica, più potente della nostra, saprebbe imporsi e valersi del suo sbocco marittimo mediterraneo per i grandi sogni di penetrazione in Oriente e nel Mezzogiorno.

Una Fiume serba, massimo porto del risorto regno ingrandito e rafforzato dalle provincie slave austriache

staccate dallo scettro degli Absburgo non potrebbe egualmente nè giovare agli interessi della Serbia, nè a quelli dell'Italia. Perchè Fiume con tutto il suo retroterra croato-bosniaco divenisse possesso della « Iugoslavia serba » occorrerebbe ammettere completo lo sfacelo dell'Austria, che pur politicamente divisa, resterebbe composta di tre o quattro nuclei capaci legati da forti interessi economici, da stati, la cui necessità di espansione non sarebbe forse diminuita dal distacco. Ora sia l'Ungheria che la Germania meridionale che l'antica Austria tedesca che la Boemia tenderebbero senz'altro ad ottenere diritti e prerogative per le loro esportazioni in un porto mediterraneo, che potrebbe essere Salonicco o Trieste, ma più facilmente Fiume. Salonicco è troppo distante e superiori perciò i tassi ferroviari di quelli conteggiati per i 2 porti adriatici; Trieste e Fiume sono equidistanti da ogni maggiore città dell'Europa centrale. Gli stati sorti dallo sfacelo dell'Austria troverebbero in ogni caso il loro tornaconto di assicurarsi il primato nel porto del Quarnero, posseduto dai serbi non agguerriti nè economicamente maturi per poter domani opporre una valida resistenza alla penetrazione commerciale e marittima e industriale dei banchieri di Praga, di Vienna e di Berlino. Fiume Jugoslava diverrebbe lentamente centro ad un espansione austro-ungherese; nel qual caso Trieste, anche se munita di speciali garanzie, basate su accordi

marittimi di tariffe e di dazi fra l'Italia ed il suo retroterra adriatico non potrebbe nemmeno concorrere con la nuova rivale d'Oriente.

È chiaro che i popoli dell'Europa Centrale preferirebbero, a costo di qualunque sacrificio, il dominio di un porto posseduto da uno stato economicamente giovanissimo, privo ancora di risorse finanziarie al divenire tributari di un porto potentemente organizzato come Trieste, ricco di Istituti Bancari e finanziari, secondo emporio marittimo di una nazione forte e matura e sovrattutto vittoriosa, tributari di un grande mercato, ove i trafficanti di tutto il mondo potranno bensì sperare di essere accolti e di commerciare liberamente, ma ove nessun stato, nessuna corrente dovrà più atteggiarsi padrona, imporre la propria supremazia all'infuori dello stato che lo possiede e lo protegge, all'infuori dell'Italia.

Fiume serba, jugoslava o ungherese potrebbe divenire veramente col tempo il maggiore emporio adriatico, ma la sua italianità sarebbe per sempre sepolta. Noi dobbiamo redimere Fiume, perchè non possiamo ammettere che una delle più attive città della riviera orientale dell'Adriatico, mantenutasi italiana attraverso le più avverse vicende sia sacrificata proprio nell'ora della redenzione di tutte le terre consorelle; alte ragioni morali ci invitano a non abbandonare quel nucleo di valorosi cittadini, vissuti sempre pienamente

isolati, racchiusi da un territorio compatto di popoli slavi, avversari temuti, osteggiati dal governo ungarico in ogni guisa: eppure la loro compagine mai ha vacillato e nei pochi chilometri quadrati della città hanno saputo mantenere vive quella lingua e quelle vestigia; per cui essi si addimostrano in quest'ora degnissimi figli d'Italia. Uomini nuovi, dall'ampia fede democratica, dalle idee ardite, non ambiziosi, non partitanti, non infecondi generatori di discordie ha dato questa Fiume che noi reclamiamo nostra!

Noi dobbiamo redimere Fiume perchè il nostro commercio sia libero e padrona nel mare Adriatico. Alle ragioni morali e nazionali, si aggiungono ragioni economiche di primissimo ordine. Nelle pagine scorse abbiamo esaminato il problema del porto del Quarnero, della sua posizione nuova, qualora non dovesse venir redento: qui sia brevemente tratteggiata la posizione di Fiume italiana, affratellata a Trieste e Venezia nel dominio del mare. Fiume dovrebbe ricercare le sue nuove fortune in quei traffici che Trieste tenderà come già nel passato a non monopolizzare nel suo porto.

Ma Fiume dovrebbe sovrattutto rivivere con le sue industrie, ormai assai progredite e capaci di donare nuove ricchezze ben maggiori alla città. Anche per Fiume occorrerà provvedere come per Trieste, eliminando i capitali austro ungheresi ed interessando i capitali italiani. Per facilitare lo sviluppo del porto del

Quarnero sarà opportuno compiere una spartizione dei traffici fra Trieste e Fiume, in maniera tale da non danneggiare sia l'uno che l'altro dei due porti. Ma è bene tener presente che Fiume dovrà ricercare le sue prime fortune nuove nello sviluppo dei suoi potenti opifici e cantieri. La costruzione di una ferrovia Trieste-Zagabria potrebbe spostare una parte dei traffici orientali verso questo porto, ma d'altro canto la costruzione di una ferrovia Pola-Fiume, la congiunzione fra Trieste e Fiume, via Sapiane, la continuazione della ferrovia costiera da Fiume verso la Dalmazia ed i Balcani meridionali accentrerebbero a Fiume stessa fiorenti commerci, aprendo sbocchi nuovi e fortunati.

Ma la vita mercantile di Fiume si baserà sovrattutto sui trattati commerciali e sugli accordi per il transito fra l'Italia, l'Ungheria e la Serbia.

E' logico che eliminata l'Austria Ungheria dall'Adriatico, divise le sue coste orientali fra l'Italia e la Serbia, si debba accordare delle facilitazioni all'Austria per l'esportazione e per l'importazione via Trieste, all'Ungheria per i traffici via Fiume. D'altro canto la Serbia che comprende ormai la necessità di non ostacolare la redenzione di Fiume da parte dell'Italia, avrà bisogno sovrattutto nel primo periodo del dopo guerra di un porto capace adatto al rapido avvicendarsi dei trasporti. Questo porto potrebbe essere ancora come un tempo Salonicco, ma potrebbe essere piuttosto

Fiume. Ho inteso spesse volte uomini politici Serbi e Jugoslavi esprimere questo giusto desiderio, che in Fiume Italiana vi sia una zona franca destinata ai traffici loro.

Io credo che la concessione di uno speciale porto franco con magazzeni, uffici, hangars, rive, binari, destinato esclusivamente ai traffici della Serbia o Jugoslavia che sia, non potrà venir negata dall'Italia, nè potrà nuocere a Fiume stessa che ormai vedrà garantita con la redenzione il suo libero sviluppo italiano. Accanto alla politica industriale, accanto ai traffici col retroterra balcanico, Fiume dovrebbe essere chiamata a ripristinare le sue due antiche società di navigazione: l'Adria e la Società Ungaro-Croata. La flotta mercantile italiana verrebbe accresciuta in tal guisa di almeno 70/80 piroscafi di piccolo e medio cabotaggio, fra cui parecchi ottimi per i servizi adriatici.

Parte del grande commercio di legnami rimarrebbe certamente a Fiume pur calcolando probabile il rifiorire di questo lavoro a Trieste: in ogni caso le tariffe ferroviarie per i due porti dovrebbero essere pareggiate. Il transito dello zucchero sarà certamente a guerra finita meno intenso che nel passato: non è possibile oggi stabilire però per ogni singolo articolo certi dati nè fare previsioni.

La nuova vita economica potrà serbarci grandi sorprese: delusioni o insperati successi. I trattati di com-

mercio importeranno gran cosa, i sistemi di amministrazione interna potranno facilitare o rendere più malagevoli certi commerci, l'iniziativa personale aprirà nuovi orizzonti, ma v'è un fattore imponderabile superiore a tutti noi, che oggi ancora sfugge e che solo un primo periodo di pace e di lavoro saprà foggiare, trasformando cose antiche o ordinando cose nuove: è tutto il sistema economico finanziario politico su cui i popoli riaffratellati tesseranno la loro nuova storia di pace.

La nuova Fiume dovrebbe politicamente formare come per il passato un comune a sè e sia pure una provincia a sè con propria prefettura, staccata almeno nei primi periodi da Sussak croata.

L' autonomia provinciale faciliterebbe il compito difficile della risurrezione della città; la divisione da Sussak assicurerebbe il libero sviluppo italiano della città senza pericolo d'infiltrazioni croate. Tuttavia non è ammissibile che Sussak vada alla Serbia o all'Ungheria: a chi pretende ciò occorre rispondere che non si può bipartire una città fra due stati giacchè Sussak è parte integrante del territorio fiumano.

Si può dire che da questa frazione croata del porto ungherese ha origine il litorale ungaro-croato che si estende sino alla foce della Zermania per un tratto di oltre 100 miglia marine, ricco di porti e di insenature fra cui annovero in primo luogo quella di Buccari e i

porti di Carlopago, Novi e Segna. Politicamente questa terra fa parte della Croazia ma l'amministrazione è affidata al governatore di Fiume e del litorale Ungaro-Croato.

Questo litorale è destinato certamente ad essere oggetto di discussioni al congresso della pace. Non vorrei che l'Italia vi avesse completamente rinunciato, giacchè la sua importanza politica ed economica è assolutamente palese. Se noi abbandoniamo Sussak ad un altro stato, soffocheremo Fiume, se noi permetteremo che a Buccari od una Jugoslavia autonoma od una Croazia austriaca o un Ungheria creino il loro porto commerciale (non vorrei nemmeno ammettere porto di guerra) una base che una breve congiunzione ferroviaria con la Fiume-Ogulin metterebbe in immediata comunicazione con l'interno del paese, mineremmo la futura unità della nostra compagine adriatica. Io non oso proporre che si studi un accordo con lo stato cui per diritti nazionali spetta la costa che va dalla Fiumara alla Zermania, accordo che permetterebbe a Sussak pur rimanendo comune autonomo di passare amministrativamente all'Italia, mentre identica tutela dovrebbe essere imposta alle coste croate con pieno diritto di sviluppo nazionale autonomo. Tale amministrazione verrebbe allora affidata al prefetto di Fiume (in armonia con le autorità croate): quello potrebbe pure appellarsi commissario regio per il litorale ungaro croato.

Non potendo ottenere tali garanzie sarà tuttavia necessario di stabilire la posizione di questa terra per cui dovrebbero passare le comunicazioni ferroviarie fra l'Italia, la Dalmazia e l'Albania italiana: la grande arteria longitudinale balcanica

Non resterebbe allora altro che neutralizzare quel tratto di costa sotto il dominio della Serbia e dello stato jugoslavo che si formerà in vece sua, permettendo il passaggio alla ferrovia italiana ed ottenendo delle garanzie per il libero sviluppo di Fiume in confronto ad altri porti e sovrattutto nei rapporti con Sussak.

Non sono certo dell'opinione espressa da scrittori Fiumani che si debba procurare il rifiorire di Segna Dobbiamo anzitutto pensare a ristabilire la vita d'un tempo nei vecchi grandi porti delle terre redente: accentriamo alle loro rive i traffici dell'alto Adriatico: i piccoli porti non possono sperare di poter sorgere a grande splendore mentre gli Empori maggiori ristagnano. La nuova vita sul mare non vorrà cercare nuovi approdi; avrà bisogno di accentrare il tonnellaggio non di dividerlo, di eliminare i porti incapaci, non di stabilire nuovi basi e di cercare nuovi sfoghi.

*
* *

La Dalmazia: Non intendo trattare che brevemente questo capitolo. Ritengo per ora inopportuna ogni discussione in merito al compito futuro della Dalmazia nella vita italiana e in quella Serba.

La costa dalmata ha un passato che è fortemente italiano anche se costumi e lingua della campagna e delle città medie e meridionali non sono tali: vi è stata in ogni tempo una così forte influenza dall'altra sponda, una così viva penetrazione italica dappertutto, in ogni tempo dalle città costiere latine prima, venete poi, è penetrata nella campagna la parola italiana, la volontà italiana, il diritto italiano, che italianità e slavismo si sono fuse insieme generando forti tempre e creando una civiltà italo-slava che ha saputo vivere per dei secoli nel nome di San Marco senza conoscere lotte e discordie. Napoleone volle la Dalmazia provincia del Regno illirico, che fu un Regno italico per eccellenza. Nel 1815 diviene provincia austriaca. Ma l'Impero che subisce l'influenza delle sue terre Lombardo-Venete non ha ragioni per colpire l'italianità, e generare discordie; permette che italiani e slavi vivano tranquilli nelle loro ville e nelle loro città.

Il ricordo del leone è ancora in tutti impresso indelebile: ed il leone è simbolo di forza e di concordia. Il 1866 improvvisamente ha visto mutata la politica austriaca verso gli ultimi italiani rimasti nelle sue terre adriatiche e trentine. La Dalmazia subisce le prime sopraffazioni, le prime angherie: la campagna slava si risveglia, gli elementi autoctoni delle città rammentano di essere lontani discendenti di coloni romani e di illirici, sentono nelle vene il sangue slavo rinascere. Già nel

70 la lotta arde: tutti i comuni italiani meno Zara cadono, crolla l'italianità della Dieta. Ove s'è imposto l'elemento serbo non è stato decretato l'ostracismo alla coltura italiana nella forma così rigida come là dove s'è imposto con l'aiuto del governo l'elemento croato.

La discordia e la lotta fra italiani e slavi crescono di anno in anno; le ultime vicende dell'italianità battuta sono dolorosissime: è storia che si segue trepidanti, perchè è storia di sopraffazioni volute, decretate, organizzate, dirette dal governo austriaco Il risveglio del sentimento nazionale slavo è stato accompagnato da troppo bruschi atti di prepotenza, perchè certe affermazioni possano venir scusate ed ammesse. La nuova storia non dovrà esser solcata più da tanta tragedia nazionale: slavi ed italiani fusi in nome di Venezia, si ridicano domani fratelli in nome di Roma. Per riportare la grande provincia litoranea adriatica a novello fiore, per sfruttare pienamente le sue ricchezze naturali bisogna che i motivi della lotta nazionale e gli stimoli perchè arda perenne vengano a cadere: si otterrà ciò con delle rinunce dolorose per gli uni come per gli altri, rinunce che dovranno esser prodotto di saggia moderazione di governi e di elementi oltranzisti dell'una e dell'altra stirpe.

Amici serbi affermavano essere necessario che l'Italia e la Serbia si appellino ad una potenza amica che potrebbe essere l'Inghilterra e la deleghino a stabilire

sul posto le basi per un futuro dominio italiano e slavo su quelle terre rivierasche e sulle isole: alle delimitazioni di territorio, alle assegnazioni delle città stabilite dai delegati inglesi dovrebbero attenersi i due stati contendenti. Tale proposta può anche essere discussa e vagliata; è però pericolosa per tutte e due le parti, perchè difficilmente da un breve sommario studio del paese, quale apparirà dopo tante sciagure di guerra e dopo il sistematico spopolamento di questi ultimi anni agli occhi dei delegati inesperti, si potrà dedurre con precisione e cognizione di causa la giustizia delle aspirazioni degli uni e degli altri sui territori contesi.

Più geniale se anche più difficilmente attuabile mi sembra un altro parere espressomi in lunghi colloqui privati dal capo dell'Ufficio Stampa presso il Quartiere generale serbo a Salonicco, Sloboda Jovanovich, rettore dell'Università di Belgrado: questi è convinto che l'avvenire della più grande Serbia dev'essere sovrattutto balcanico: gravitando soltanto verso l'Austria e l'Adriatico la Serbia correrebbe un doppio rischio: anzitutto di vedere attratte le proprie energie verso la sfera d'azione degli Imperi centrali dalla preponderante maggioranza cattolica croato-slovena, innegabilmente austrofila; in secondo luogo di perdere quell'influenza verso l'Egeo, che potrebbe ridonarle l'egemonia nei Balcani.

La Serbia invece di gravitare tutta verso Occidente

e verso Nord, ha il più vivo interesse di neutralizzare le correnti nuove che la redenta gente slava al suo occidente potrebbe generare in seno allo stato, spostando il proprio centro di gravità verso il mare Egeo ed ottenendo a quelle coste uno sbocco capace. Tale situazione nuova verrebbe a creare una più salda amicizia con l'Italia, amicizia che il Jovanovich crede non solo utile, ma assolutamente necessaria per l'equilibrio dell'Adriatico, della penisola balcanica, per lo sviluppo della gente slava. « Ci aiuti l'Italia a divenire una potenza Balcanica, ci aiuti a spostare il nostro epicentro dall'Adriatico all'Egeo e allora gli accordi fra i due stati per la Dalmazia diverranno di ben facile attuazione, perchè la Serbia senza difficoltà alcuna potrà rinunciare alle sue aspirazioni su certe città e coste che l'Italia per motivi morali e materiali pretende ». Il pensiero dell'illustre Professore dell'Università di Belgrado è assai sano: vorrei che potesse trovare ardenti fautori fra i suoi compatriotti come certamente ne troverebbe fra gli italiani. La tesi nel Jovanovich è in fin dei conti basata sullo studio delle differenti razze slave che verrebbero a formare il nuovo stato serbo, razze che non tutte in egual misura saprebbero imporre a se stesse la nuova vita di libertà e di lavoro e la rinuncia piena ed assoluta agli antichi sogni, alle velleità prime, agli odi che un lungo dominio austriaco aveva saputo nutrire in tutta la folla incosciente.

*
* *

La base della nuova vita dalmata deve essere di pieno rispetto dello sviluppo razionale delle singole nazionalità. Sieno gli italiani irredenti e regnicoli 100.000 e 550,000 gli slavi o sieno i rapporti ancor più sfavorevoli per i primi, la razza predominante non potrà più possedere il libero diritto di sacrificare la vita dell'italianità. Stabilite le sfere d'azione di penetrazione dell'Italia e della Serbia, ai territori misti ed ai territori isolati dell'una e dell'altra razza dovrà venir concessa la più ampia autonomia con un regime misto di autorità italo serbe. Soltanto così si potrebbe raggiungere la concordia necessaria al pieno sviluppo economico delle terre dalmate, al pieno rifiorire dei porti, della agricoltura, delle industrie. La parte settentrionale, che spetterebbe indubbiamente all'Italia mentre le coste meridionali, che diverrebbero sicuro possesso serbo, potrebbero essere divise da una zona neutralizzata ove italiani e serbi verrebbero a godere prerogative tali da permetter loro di collaborare in perfetta armonia alla soluzione dei grandi problemi che il paese attende di veder attuati.

Giacchè la Dalmazia è stata in cento anni di dominazione austriaca trascurata come se fosse lontana colonia, abbandonata a sè stessa senza strade, senza ferrovie: le sue ricchezze naturali immense non venivano

sfruttate che in povera guisa: per buona fortuna alla fabbricazione di cementi ed alla produzione di carburi s'era dedicato negli ultimi anni ingente capitale italiano che aveva impiantato opifici potenti a Spalato e lungo il fiume Kerca. Questo impiego di capitali italiani in Dalmazia è di grande importanza per lo sviluppo avvenire del paese: la penetrazione ungherese ed austro-croata sarà più difficile. La Serbia avrà tutto l'interesse che le nostre banche, i nostri industriali e finanzieri la appoggino nella penetrazione economica delle nuove terre di suo possesso: essa potrà combattere aiutata dal capitale italiano con maggior probabilità di riuscita ogni tentativo di affermazione austriaca nel campo economico e industriale e potrà, affratellata all'Italia, collaborare alla piena rigenerazione della Dalmazia.

Le comunicazioni ferroviarie, come abbiamo già discusso nel capitolo 5°, dovranno legare le due Dalmazie del Nord e del Sud fra loro mediante la grande arteria Trieste-Fiume-Litorale Croato-Obbrovazzo-Scardona Sebenico-Perkovic-Spalato-Almissa-Ragusa, di cui sono esistenti sinora soltanto la Sebenico-Spalato e le ferrovie Bosniache a scartamento ridotto da Metcovich al sud. Con la Croazia a guerra finita potrà ormai funzionare la nuova ferrovia in costruzione da parecchi anni: (Lubiana e Zagabria) Ogulin-Knin-Perkovic. Alla Bosnia e la vecchia Serbia la Dalmazia è legata con le ferro-

vie bosniache militari, tutte a scartamento ridotto: Bosn. Brod-Saraievo-Mostar-Metcovich e Ragusa-Castel Nuovo di Cattaro. E' certo che questa arteria abbisognerà di una completa ricostruzione per poter favorire lo sviluppo di Metcovich e facilitare le comunicazioni della Bosnia e della Serbia centrale con il mare. Di ferrovie locali oltre alle sopra accennate esiste oggi soltanto ancora il tronco Spalato Sinj. Fra le prime costruzioni che occorrerà vengano iniziate dall'Italia voglio annoverare la Zara-Obbrovazzo con una diramazione per Novigrad (Cittanova) e la tramvia provinciale Zara-Zara vecchia Sebenico. La trazione potrebbe essere elettrica, sfruttando così le ingenti forze idrauliche.

Con una tale rete ferroviaria resa più produttiva da un migliorato servizio di cabotaggio con le isole, Trieste, Fiume e la costa Occidentale, la Dalmazia potrà sperare di rivivere epoche di ricchezza e di proficuo lavoro.

L'intensificata produzione dei cementi e dei carburi, lo sfruttamento delle energie elettriche, la lavorazione delle miniere di carbone, dovrebbero divenire principale fonte di lucro del paese.

Sovrattutto il carbone: le miniere di Monte Promina dalmata come di Albona d'Istria sono centri carboniferi, che l'Austria non ha voluto sfruttare mai pienamente. L'Italia sa di trovarvi sufficiente minerale per molte fra le sue città adriatiche, che già ieri si approvigionavano di carbone a queste miniere d'Istria e

di Dalmazia. Aumentando la produzione; perfezionando i servizi; ultimando le costruzioni delle vie acquee interne si potrà convogliare in barconi di 300 a 400 tonnellate il cemento ed il carbone dalmata direttamente, oltre Adriatico per il Po, alle maggiori città lombarde.

I porti della Dalmazia avevano già nel passato un forte traffico di esportazione: Metcovich e Ragusa di legname, Spalato di cementi. L'esportazione di cemento s'era negli ultimi anni estesa anche alle Americhe, sicchè i piroscafi transatlantici facenti servizio da Trieste erano obbligati a toccare il maggiore porto dalmata. La nuova situazione politica non muterà di molto la posizione di questi porti: anche se Spalato dovesse passare all'Italia e Metcovich divenire il grande porto serbo alla foce della Narenta, il tipo del loro commercio non muterebbe, tutt' al più aumenterebbe l'importazione di manufatti destinati alla Serbia in transito per Metcovich ed aumenterebbe l'esportazione di legname dalla Croazia per la via di Ogulin-Knin Spalato.

Ma non ritengo probabile, che attraverso questi porti, qualora per fatalità di cose non fossero pienamente italiani e serbi, possa svolgersi domani una parte dei traffici austro-ungarici deviati da Trieste e da Fiume. Se per pura ipotesi un porto come Spalato venisse lasciato ad un Ungheria o ad una Croazia, unite agli Asburgo, è possibile che per Spalato col tempo si avveri quanto abbiamo visto per Fiume, se quest'ul-

timo porto non dovesse venir pienamente redento. Tuttavia è improbabile che nei primi anni anche una Spalato austriaca sia in grado di nuocere, perchè gli impianti portuali sono insufficienti e non è detto che la ferrovia continentale che la congiungerà ad Ogulin, sia in grado di nutrire un porto destinato a concorrere con i due maggiori dell'Adriatico.

La soluzione del problema dalmata non dovrebbe essere oggetto ormai più di inutili propagande jugoslave o di contro propagande imperialiste italiane: essa dovrebbe piuttosto venir prospettata in seria guisa dai due governi interessati e gli studii particolareggiati dovrebbero venir iniziati su quei punti, che possono offrire pretesto a discordie. Una supremazia italiana, lo sappiano molti amici serbi che male ci conoscono e male interpretano le liberalità italiane, non potrà mai essere confrontata a quello che per altre terre serbe è stato il tallone austriaco. Una supremazia italiana nell'Adriatico, che permetta la libera navigazione italiana e serba su quel mare, garantirà tutte le libertà degli slavi, come i diritti aviti degli italiani: una supremazia morale italiana nell'arcipelago dalmata e alle sue coste non potrà che garantire la Serbia stessa nel possesso di quella parte della provincia e di quei porti che le verranno aggiudicati. Nel passato la civiltà latina ha prodotto forti tempre anche fra i serbi di Dalmazia: quei slavi non possono negare il benefico influsso che

ha avuto la civiltà italica sulle loro coste, non possono dimenticare che la civiltà latina è stata maestra delle loro lettere, delle loro leggi, che San Marco li ha protetti e li ha temprati da corsari a navigatori del diritto in tutto il mondo.

Nel futuro i 50 anni di vive discordie verranno ricoperti da un velo di misericordioso silenzio e latini e slavi dimenticando asti e lotte, per il bene della loro terra che attende aratri e mine e nuovi navigatori che la onorino per tutti i mari, inizieranno una nuova storia di bellezze e un concorde lavorio di risurrezione. Possano i governi dei due stati delegare al reggimento della Dalmazia uomini probi e saggi e giusti e arditi, innamorati della nuova causa, generosi nel grande compito che li attende. Trionfando la giustizia, trionferà anche l'italianità!

CONCLUSIONE

Le nuove provincie italiane abbisognano di un regime vigoroso, quale ho tentato tracciare nelle pagine di questo libro. Fa d'uopo non trascurare certi fattori e certi valori: l'Italia sia veramente grande nella redenzione. Superino i suoi uomini di governo tutte le formalità burocratiche, eliminino gli incompetenti, si provino di governare le terre redente secondo concetti nuovi, sostituiscano ai burocrati i tecnici, alla carta bollata il telefono, al formalismo la praticità in tutto e per tutto.

Ed osino grandi opere pubbliche, grandi riforme. E' più facile applicare riforme dapprima in ambienti nuovi che in antichi: è più facile creare ex novo che trasformare. L'esempio del nuovo regime di libera e rapida amministrazione applicato a Trieste, verrà domani per Milano, per Roma, per tutti gli altri centri.

Le nuove terre saranno probabilmente di onere per le finanze dello Stato nel primo lustro di riorganizza-

zione: più alto e razionale sarà l'onere, maggiore diverrà il coefficiente di produzione e di compartecipazione di queste negli anni susseguenti, all'economia ed all'entrate dello Stato. Trieste, Fiume, le città costiere d'Istria, il Friuli daranno al tesoro assai più di quanto le finanze italiane avranno poi da esborsare per quelle provincie in ordinaria e straordinaria amministrazione. Ma occorre la spinta iniziale che consolidi la capacità produttiva del paese e dei suoi abitanti. Questi chieggono tutti in piena armonia di intenti ed assoluta concordia di poter riedificare al più presto la loro antica comunione, la loro forte economia. L'irredento è lavoratore per eccellenza in tutti i campi; sa ingegnarsi nelle più tristi vicende; sa divenire iniziatore di sistemi, di economie, di traffici nuovi. Ramingo e profugo ha saputo in periodi anormali impiantare commerci arditi, portare il suo contributo di lavoro più vasto in mille varie imprese del Regno; profugo privo di capitali ha saputo trovare mezzi adeguati e fondare nuove industrie. La sua attività è senza limiti: occorre dargli libertà di mezzi, concedergli libertà di azione, perchè sieno coronate da pieno successo le sue nuove fatiche per rigenerare la sua Trieste, la sua Istria.

Di fronte ad un costruttore, lo stato che lo protegge e lo redime moralmente e politicamente, deve affermarsi suscitatore di energie più vaste. Occorre che quegli si senta fiducioso e sicuro di poter ardire e rie-

dificare la vita di tutto il paese sulle nuove basi tracciate dal diritto, dalle leggi, dai sistemi italiani.

Perciò vale ripetere che dopo il Risorgimento delle terre liberate, sia aperto un periodo di Rinascimento italico nel più bel senso della parola antica; resurrezione economica, resurrezione politica, resurrezione amministrativa, resurrezione d'arti e di bellezza!

Ai pigmei di ieri, agli ambiziosi che sognano il loro regime, le lore fortune al potere, i loro uomini governatori d'Italia, come i Hohenlohe ed i Goess furono governatori d'Austria, sia detta una parola franca nell'ora prima del Rinascimento e questa parola parta da Roma e sia ripetuta con ferma volontà dall'uomo che Roma invierà a Trieste benefattore e guida, più che reggente o commissario o prefetto. Quest'uomo sia un combattente per il Rinascimento delle terre a cui recherà il saluto latino, il programma di governo latino; egli troverà tutti noi combattenti oscuri ma concordi, unisoni per questa grande idea magnifica del Rinascimento. Essa crebbe in noi negli anni, perchè del Rinascimento non ebbimo che poveri sprazzi lontani soffocati da dolenti ore di percossa: il 1382 ricordi! Essa vibra in noi più feconda e ardita in quest'ora di vigilia: sembrano i morti nostri ed i lontani nostri fratelli dispersi nelle cento mischie e nelle mille città amiche e nemiche ridire la parola attesa: dopo la redenzione il Rinascimento! Perchè Rinascimento vale per la buona gente

dai duri volti bronzei e dalla volontà superba, desiderio di concorde ed efficace lavorio civile. Rinascimento è simbolo di libertà, di democrazia ! Rinascimento è fede di repubblicani, di socialisti dall'ottima scuola di Pisacane e di Jaures. Rinascimento vuol dire fratellanza col Belgio percosso e con la Serbia invasa, che attendono una novella primavera. Rinascimento vuol dire fine di ogni reazione, fine di ogni partito che abbia imposto discordia ed odii nell'ora della battaglia. Rinascimento vuol dire Italia !

Un combattente per gli ideali antichi, che la guerra ha strappato alla sua casa ed ai suoi sogni ed ha costretto a cercar nuove energie in terre d'oltre mare, uno degli ultimi figli di Trieste nuova, aveva concepito nei giorni dell'antivigilia della guerra nostra la simbolica piazza latina, che Trieste avrebbe dovuto offrire nell'ora della redenzione a tutti i figli d'Italia. Quella nostra Piazza Grande, irrobustita da Vittorie dorate, dalle colonne e dai cippi istoriati dei nomi, dell'epiche imprese, delle figure elette dei nostri eroi più puri, aperta al grande mare con le scalee di marmo ed il Leone che Genova ridonerà a Trieste, così riordinata, avrebbe dovuto essere la Piazza del nostro primo grande Rinascimento. In quel disegno concepito allora, prima della battaglia, e che attende in qualche oscuro stu-

diolo della Città preclusa la sua ora, mi sembra tratteggiata tutta la volontà ferma della gente nostra di rinascere con romana grandezza: da quella Piazza il Popolo libero ed uno decreterà il suo Rinascimento!

INDICE